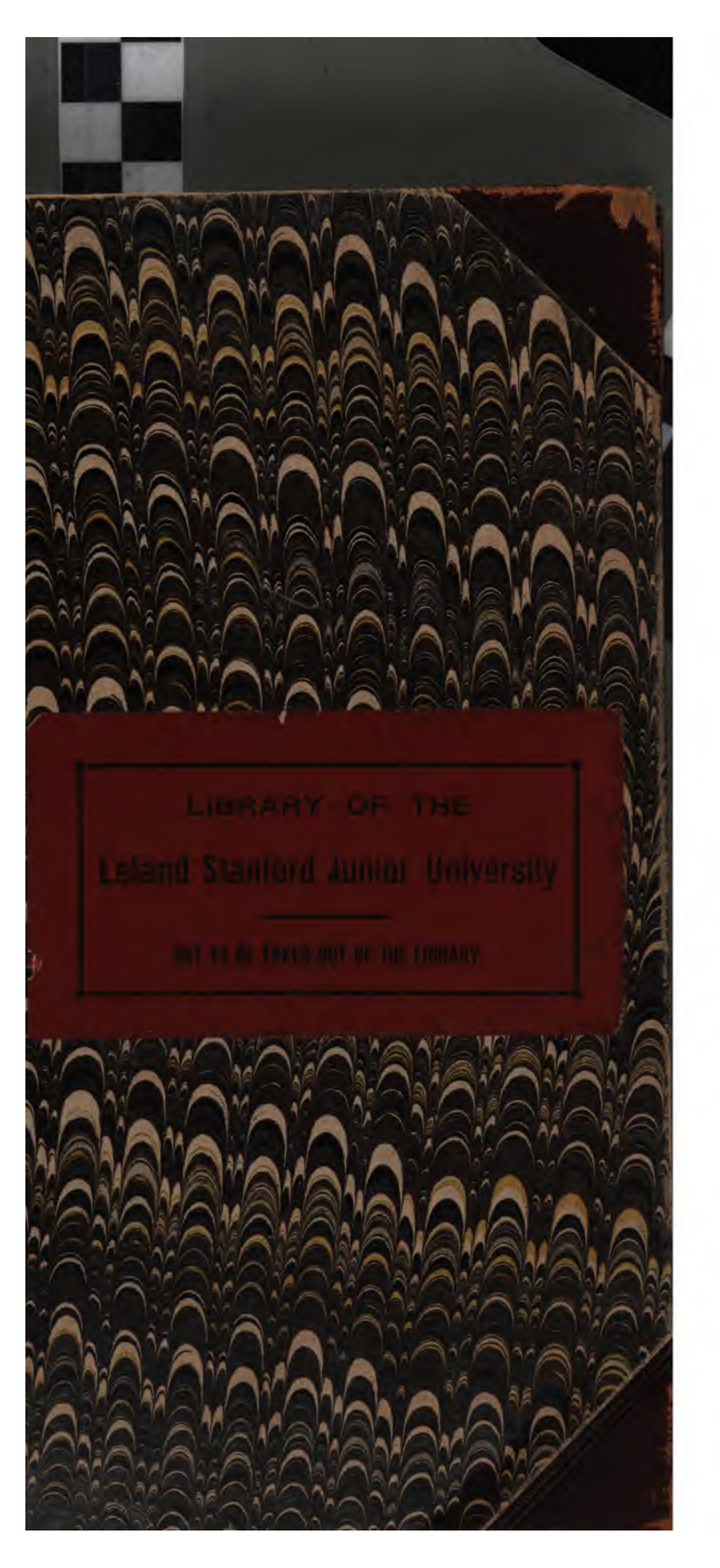
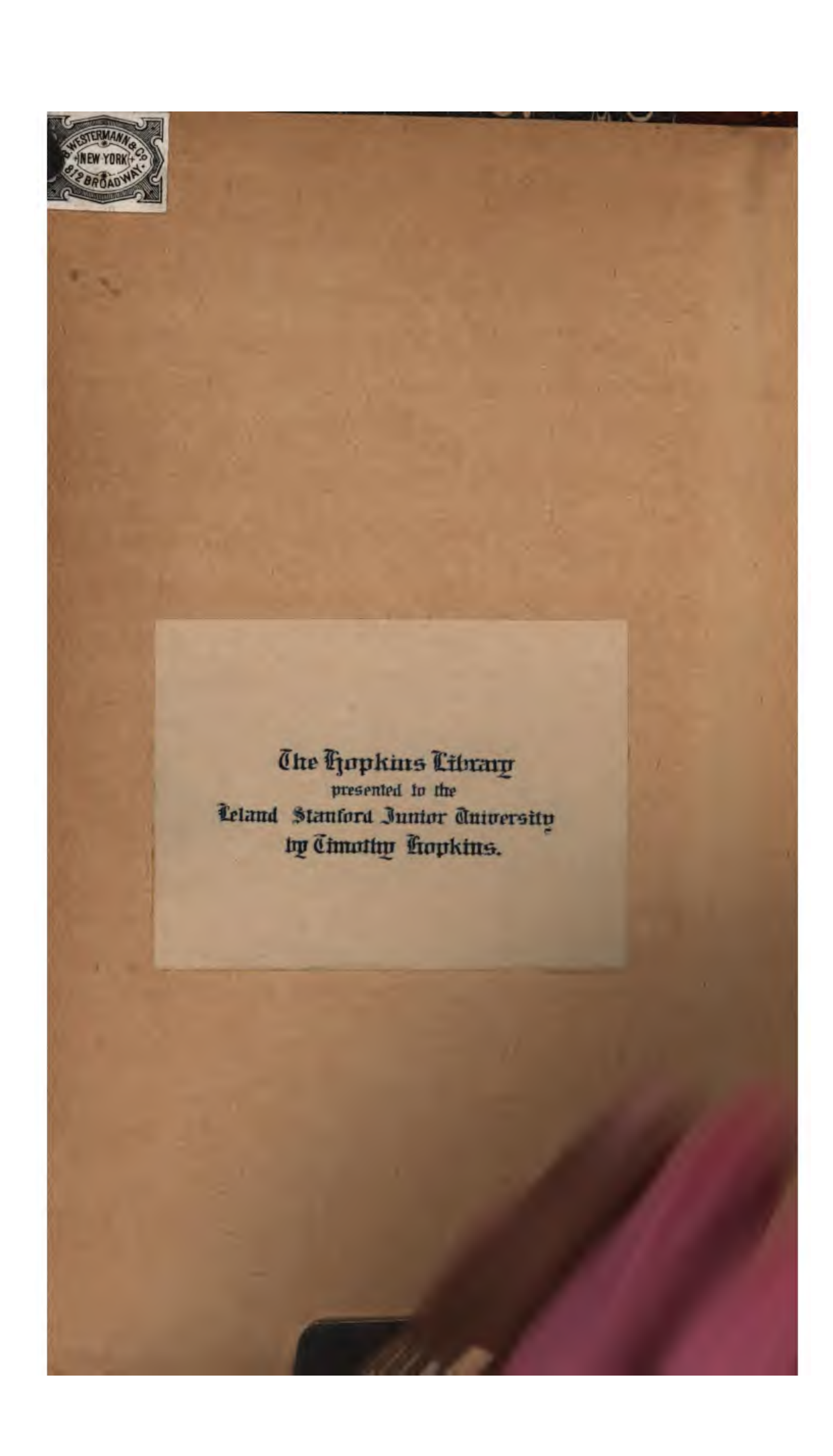
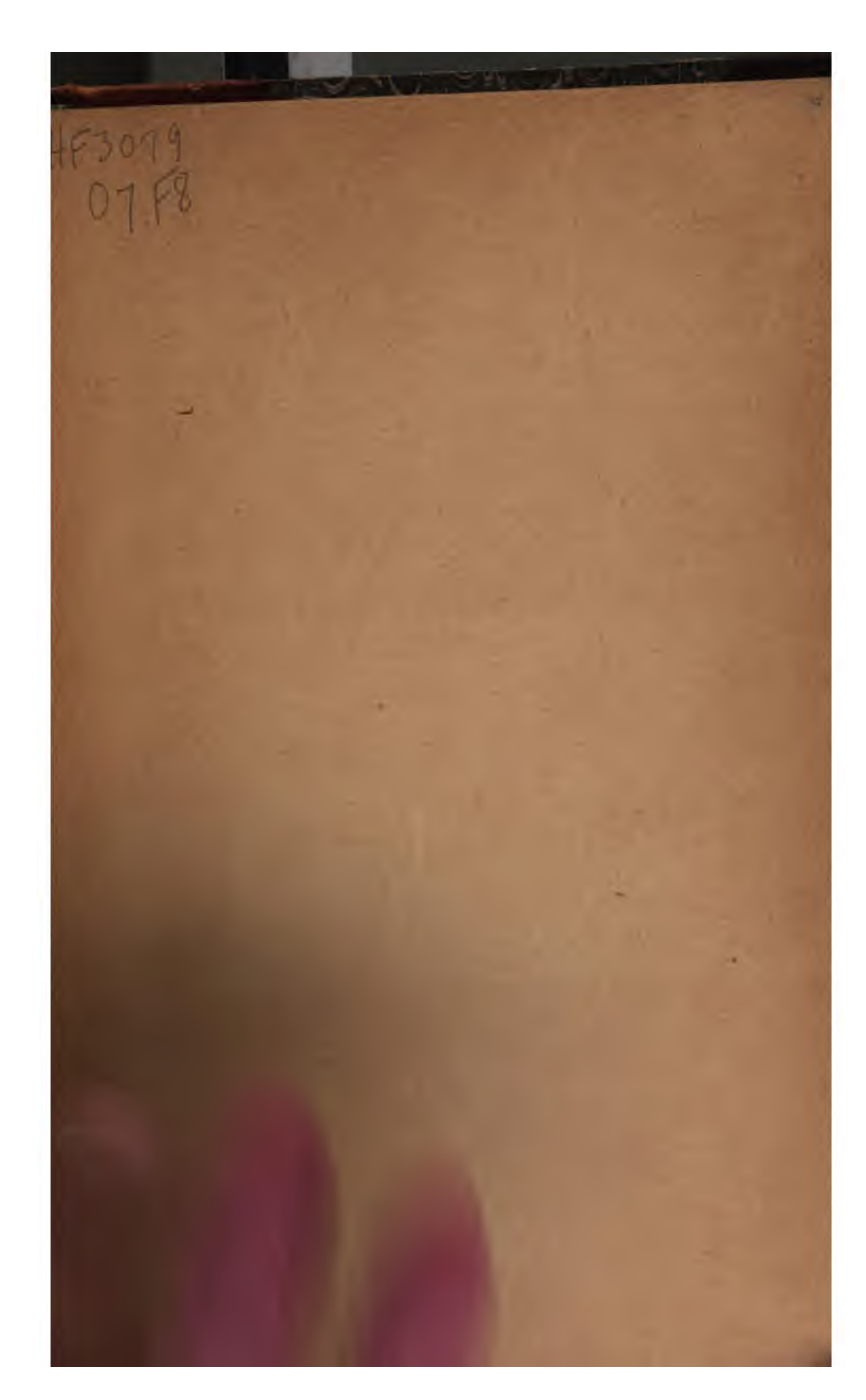

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY


B. WESTERMANN & CO.
NEW YORK
812 BROADWAY
The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



Die

Versammlungen

der



zur

Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen

im

Gebiete der Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Bericht,

erstattet im Auftrage des Vereins als Festschrift zu der
am 2. März 1889 stattfindenden

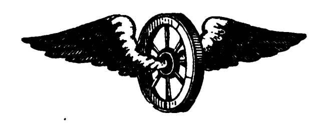
fünfundzwanzigsten Versammlung

von

mehreren Mitgliedern.

Beigefügt sind:

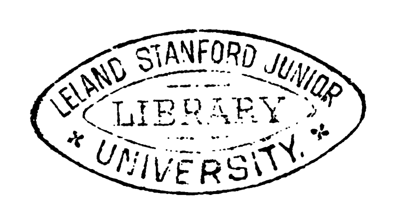
Graphische Fahrpläne und eine Uebersichtskarte der Oldenburgischen Bahnen.



Oldenburg 1889.

Schulzesche Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei.

(A. Schwartz.)



Inhaltsverzeichniss.

Eingang.

Veranlassung der Festschrift.

Es gilt zwar für einen Stilfehler, im Texte auf die Ueberschrift — oder gar auf den Titel der Schrift — Bezug zu nehmen; aber wie soll man sich helfen? Die Bezeichnung „der Verein mit dem langen Namen" ist leider bereits von einer vornehmeren und in weiten Kreisen bekannten Firma in Anspruch genommen, und so müssen wir uns mit der Abkürkung „Freie Vereinigung" begnügen und das Uebrige aus dem Titelblatt zu ergänzen bitten, auch befürworten, daß mit diesem ersten alle ferneren Stilfehler gütigst entschuldigt werden, wie sie sich leicht einschleichen bei einer Arbeit, die nicht aus einem Gusse gefertigt ist.

Es war also in der 23. Versammlung der freien Vereinigung (am 3. März 1888), in der der Vorsitzende in seiner Begrüßungsrede anführte:

„Wie Sie aus der Einladung zur diesjährigen Winterzusammenkunft ersehen haben werden, versammeln wir uns heute zum dreiundzwanzigsten Male. Die nächste Winterzusammenkunft der „Freien Vereinigung" wird demnach die 25. sein. Im menschlichen Leben pflegt man die 25. Wiederholung irgend einer Begebenheit als einen gewissen Ruhepunkt anzusehen, von dem man sich einen Rückblick auf das Vergangene und einen Blick in die Zukunft gestattet. Ich glaube, es dürfte sich auch für uns empfehlen, unsere demnächstige Winterversammlung als einen solchen Markstein anzusehen und dieselbe durch eine würdige Feier entsprechend zu begehen.

Ich schlage vor, aus der Mitte der Versammlung eine Commission zu ernennen, welche der nächsten Sommerversammlung ihre diesbezüglichen Anträge, etwa Ausarbeitung einer Denk-

schrift über die Entstehung und Ziele der „Freien Vereinigung", sowie über die bisherigen Leistungen derselben, unterbreitet. Falls kein Widerspruch erfolgt, setze ich Ihre Zustimmung voraus und werde am Schlusse der heutigen Verhandlungen mir erlauben, auf meinen Vorschlag zurückzukommen". —

Am Schlusse der Sitzung wurde dementsprechend verfahren. Herr Landrath von Hammerstein bemerkte, er glaube sich Namens der Versammlung mit dem Plane einverstanden erklären zu dürfen mit der Bitte, daß die außerordentlich schöpferische Kraft des Herrn Vorsitzenden in der Commission vertreten sei.

Es wurden darauf die Herren: Freiherr von Hammerstein auf Loxten, Landrath zu Bersenbrück, Commerzienrath Wiemann in Leer, Consul August Schultze in Oldenburg, Consul Carl Groß in Brake, Syndicus Dr. Boisselier in Bremen, Generalsecretair F. Stumpf in Osnabrück, Fabrikant Wilh. Hoyer in Oldenburg, Ober-Regierungsrath Ramsauer und Ober-Betriebs-Inspector Böhlk als Mitglieder der Commission vorgeschlagen. Dieselben erklärten sich, soweit sie anwesend waren, zur Annahme der Wahl bereit.

Auf dieser Grundlage wurde seitens des Ober-Regierungsraths Ramsauer der Entwurf einer Anordnung der Festschrift aufgestellt, den Mitgliedern des Ausschusses, sowie dem zu demselben hinzugezogenen Directionsrath Behrens, durch Umlauf mitgetheilt, in einer Zusammenkunft in Oldenburg am 7. Juni (dem Vortage des bekannten Medardus-Marktes) besprochen und über dies Ergebniß in der 24. Versammlung Folgendes berichtet:

„Der in der 23. Zusammenkunft niedergesetzte Ausschuß, welcher den Auftrag hatte, der gegenwärtigen Sommerversammlung Vorschläge wegen der Feier der nächsten (25.) Conferenz zu machen, ist am Tage vor dem Medardus-Markt in Oldenburg zusammengetreten, und zwar auf Grund eines Vorschlages über den Inhalt und die Anordnung einer auszuarbeitenden Festschrift, welcher vorher in Umlauf gesetzt war und vorläufige Zustimmung gefunden hatte. Es fehlten Herr Syndicus Dr. Boisselier, der sich entschuldigt hatte mit dem ausdrücklichen Erbieten seiner Mitwirkung an der demnächstigen Ausarbeitung der Festschrift, und Herr Fabrikant Hoyer. Der Entwurf des Programms ist folgender:

Eingang.
(Veranlassung.)

I. Aeußere Geschichte.

1. Entstehung;
2. Statut;
3. Uebersicht über die Versammlungen (Ort, Tagesordnung, Ausflüge);
4. Theilnehmer (als Anlage).

II. Innere Geschichte (Verhandlungsgestände).

1. Verfassungsfragen:
   a) der eigenen Verwaltung (nicht der „freien Vereinigung" diese selbst unter I, 2);
   b) Verhältniß zu auswärtigen Verwaltungen u. s. w.
2. Sachliches:
   A. Bausachen:
      1. neue Bahnen und Projecte;
      2. Erweiterungen u. Ergänzungen (Haltepunkte u. s. w.);
      3. Einfriedigungen.
   B. Betriebssachen:
      1. Tariffragen (Güter, generelle, specielle, Personen);
      2. Fahrpläne (mit historischer Entwickelung);
      3. Wagen (Einrichtung, Austausch, Durchgang, Wagenmangel, Desinfection, Standgeld, Ausrüstung; Heizung, Aborte);
      4. Betriebsvorschriften (Expedition, Verladung u. s. w.).

Selbstverständlich ist bei der Aufstellung dieses Entwurfs angenommen, daß bei demnächstiger Bearbeitung des Stoffes geringfügige Abweichungen von dieser Disposition zulässig seien.

Es war vorgeschlagen, die Arbeiten nach den einzelnen Materien unter die Commissionsglieder zu vertheilen, und wurde von verschiedenen Seiten die Geneigtheit zur Mitarbeit unter Bezeichnung bestimmter Abschnitte zu erkennen gegeben. Nach eingehender Besprechung verständigte man sich dahin, daß die Eisenbahn-Direction die Vertheilung nach Rücksprache mit den in Anspruch genommenen Ausschußmitgliedern vornehmen solle und denselben das erforderliche Material mittheile, und zwar zeitig, d. h. alsbald nach der Drucklegung des Protokolls über die 24. Zusammenkunft. Nach Fertigstellung des Manuscripts

soll mit einem leistungsfähigen Buchdruckereibesitzer in Verhandlung getreten und demselben thunlichst das Werk (etwa in der Ausstattung und dem Umfange der „Denkschrift“ über die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg bis zum Jahre 1878) in Verlag gegeben werden.

Sollte ein Verleger die Gefahr nicht ohne weiteres laufen wollen, so würde die Verpflichtung zur Abnahme einer gewissen Zahl von Exemplaren seitens der Eisenbahn-Direction und der Mitglieder der freien Vereinigung, namentlich auch der Corporationen in Aussicht zu nehmen sein.“

Der Bestand des Ausschusses wurde bald einer Personaländerung ausgesetzt, indem der Ober-Regierungsrath Ramsauer aus seinem mit dem 1. Juli erfolgten Ausscheiden aus der Eisenbahn-Verwaltung Anlaß nehmen zu müssen glaubte, auch aus dem Ausschusse zu treten, da derselbe zwar von vornherein, sogar seiner Mehrzahl nach, nicht aus Angehörigen der Bahnverwaltung zusammengesetzt sei, bei seiner Berufung indessen unverkennbar seine damalige Stellung in der Eisenbahn-Direction bestimmend gewesen sein werde. Nachdem die übrigen Mitglieder des Ausschusses unter dem Vorsitze des gegenwärtigen Eisenbahn-Directors, Geheimen Ober-Regierungsrath Bormann, in einer gemeinsamen Zuschrift ihrem Wunsche Ausdruck gegeben hatten, daß Herr Ramsauer auch fernerhin dem Ausschusse seine Mitwirkung nicht entziehen möge, hat derselbe seine Theilnahme bereitwillig aufrecht erhalten.

Die Vertheilung des Stoffs nach der oben bereits mitgetheilten Disposition ist demnach erfolgt, — in welcher Weise, das wird von den näher Interessirten unschwer herausgefunden und hat für weitere Kreise keinen Werth; nur soviel muß hier eingeschaltet werden, daß bei der Arbeitstheilung nicht nur die Mitglieder des erweiterten Ausschusses sich bereitwillig finden ließen, sondern auch andere Angehörige der Verwaltung, namentlich Herr Oberbaurath Wolff und Herr Baurath Niemeyer die Bearbeitung der ihrem Ressort entsprechenden Abschnitte übernahmen. Die solidarische Verantwortlichkeit für die Ausführung wird immerhin der gesammte Ausschuß zu übernehmen haben, die, vielleicht schwerer wiegende, für das Unternehmen selbst hat der ganze Verein zu tragen, und nur um diese zu erleichtern, seien einige Worte der Rechtfertigung angeknüpft.

Es ist ein eigenthümliches Zusammentreffen, daß in derselben Zeit, als der Plan dieser Arbeit festgestellt war, und die Vertheilung des Stoffes vorgenommen wurde, ein Werk des Geheimen Ober-Regierungsraths Dr. v. d. Leyen angekündigt und — nach neuerer Art hervorragenderer Erscheinungen — im voraus auszugsweise durch die Presse vervielfältigt wurde, welches die Mitwirkung der Interessentenkreise im Eisenbahnwesen des gesammten Deutschen Reiches zum Gegenstand hat. Sollte es da nicht genügen, daß unter den kleinen Nachzüglern der Königlich Preußischen und der anderen großen Deutschen Staatsbahnen — eine selbständige Thätigkeit Deutscher Privatbahnen auf diesem Gebiete ist nicht bekannt geworden — auch dessen vorübergehend Erwähnung geschieht, was in dem stillen Winkel der Oldenburgischen Bahnen vorgegangen ist? Immerhin bietet einigen Anspruch auf Beachtung die 25. Wiederkehr der Versammlung, welche als ein Beweis der Lebensfähigkeit anerkannt werden muß und die Berechtigung in sich trägt, auf ihre Vergangenheit zurückzublicken. Sodann stellt der 13. Jahrestag die freie Vereinigung mit in die erste Reihe ihrer Schwestern, und wie ihre Schöpfer kein lebendes Vorbild nachgeahmt und keinem in der Luft schwebenden Ideale nachgestrebt haben, so ist sie in ihrer Eigenart die einzige geblieben. Dieser ihr Charakter ist dadurch bestimmt, daß man bei dem ersten Anfang und bei der weiteren Ausbildung sich den gegebenen thatsächlichen, örtlichen und persönlichen Verhältnissen thunlichst angeschlossen hat; dadurch hat sich immer mehr eine innere Zusammengehörigkeit, ein gegenseitiges Verständniß und ein festlich gehobenes, freundschaftliches Leben entwickelt. — Diesem Elemente verdanken wir es, daß die Verhandlungen weder auf einzelne, materielle Fragen des Tarifs oder des Fahrplans sich beschränken und im Kleinen ein Bild des Interessenkampfes wiedergeben, welcher im Großen sich überall darstellt, noch andererseits in akademische Vorträge und Erörterungen sich verlieren, denen die Fühlung mit dem practischen Leben und den unmittelbaren Bedürfnissen desselben fehlt; aus diesem Grunde geht es hervor, daß auch diejenigen Ausführungen, welche eine Frage zum Gegenstand erschöpfender Darstellung zu machen suchen, mehr und mehr den Charakter von Monologen der Vortragenden verloren haben, vielmehr aus verschiedenen Gesichtspunkten zur

Prüfung und Erörterung anregen. — Wer sich seiner Eigenart bewußt ist, wird auch, wenn er sich ihrer nicht schämen zu brauchen glaubt, fern davon sein, sich Anderen zum Muster aufstellen zu wollen; das Einzige, was sein Dasein zu lehren vermag, ist der Kampf gegen die Schablone und die Erkenntniß, daß da, wo feste und gleichmäßige Ordnungen unentbehrlich sind, die beste Organisation nichts nütze ist, wenn sie nicht belebt und erfüllt wird mit individuellem Wesen.

War in vergangenen Zeiten die Mannigfaltigkeit und Vielgestaltigkeit deutscher Zustände oft ein leidiger Trost, weil man dem Mangel an Einheitlichkeit doch etwas zur ausgleichenden Befriedigung entgegensetzen mußte, so haben wir nunmehr, und nicht erst seit gestern, alle Veranlassung, gegen Gleichmacherei und Schablone auf der Hut zu sein. Möge auch dazu dieses frische Blatt beitragen!

Die gegenwärtige Festschrift reiht sich an eine frühere, die freilich in anderer Veranlassung verfaßt ist, an. Der im Jahre 1877 gefeierte Gedenktag der 25jährigen Regierung Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs gab den Anstoß, die Geschichte und Entwicklung der Oldenburgischen Eisenbahnen in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens darzustellen. Das anspruchslose Buch hat freundliche Aufnahme gefunden und Beachtung weit über die Grenzen des Gebiets hinaus, für welches es bestimmt war. Der Ablauf des zweiten Jahrzehntes hatte reichen Stoff für den weiteren Ausbau (nach außen und innen) geliefert und vollkommene Gelegenheit zu einer gründlicheren Verarbeitung auch des im ersten Buche Enthaltenen geboten, aber die Neigung zu dieser Arbeit mußte gegen dringendere Aufgaben des Tages zurückstehen. So sei denn der diesmalige Anlaß zu einem Lebenszeichen nicht verpaßt; schließt derselbe sich zunächst an eine besondere Einrichtung der Verwaltung an, so giebt diese doch wiederum Zeugniß von dem Leben in der Verwaltung selbst und ist daher nicht minder ein Beitrag zur Geschichte des Oldenburgischen Eisenbahnwesens und damit, wenn auch zu noch so kleinem Theile, des deutschen Eisenbahnwesens und des Eisenbahnwesens überhaupt.

Es giebt bislang wenig derartige Bausteine für das zukünftige Werk einer Geschichte des Eisenbahnwesens. Nicht mit Unrecht wird oft geklagt, daß diejenigen, welche zu solchen Leistungen

und allgemein zu literarischer Thätigkeit über Eisenbahnfragen in erster Linie berufen seien, durchweg durch die Arbeiten des Tages zu sehr in Anspruch genommen seien, um ihre Anschauungen und Erfahrungen der Oeffentlichkeit zu übergeben. Manchmal mag es auch daran liegen, daß man an eine Veröffentlichung zu hohe Anforderungen stellt. Wie viele Abhandlungen liegen in den Acten vergraben, die mit kleinen Aenderungen weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden könnten; viel Rohmaterial an Zahlen und Daten wird gesammelt, gruppirt und verarbeitet, ohne daß sich ein Fachmann findet, der zugleich Lust, Liebe und Geschick hat, diesen Massenstoff zu einem genießbaren Gerichte zu bereiten!

Es ist nicht übertrieben, wenn man behauptet, daß heut zu Tage kein Gegenstand der materiellen Welt so allgemeines Interesse erregt, wie das Eisenbahnwesen. Bei dem Spiel der Kinder nimmt dieses Interesse seinen Anfang und begleitet den Menschen in der mannigfaltigsten Art durch sein ganzes Leben, oft bis zur Sorge für den Transport seiner Leiche, die er in heimathlicher Erde bestattet wissen will. In irgend einer Beziehung nimmt Jeder an dem Verkehrsleben Theil, und man sollte daher billigerweise einen gewissen Grad von Einsicht in die Dinge des Eisenbahnwesens bei jedem Menschen voraussetzen. Leider bestätigt sich diese Voraussetzung nicht; freie Vereinigungen, wie die unsere, und Veröffentlichung ihrer Thätigkeit sind gewiß eines der Mittel zur Abhülfe dieses Mangels.

Ob die Mitglieder der letzten Versammlungen, welche die Festschrift beschlossen haben, durch diese Auseinandersetzungen in ihrer Verantwortlichkeit für die Publikation sich erleichtert finden? Hoffentlich bedürfen sie dessen nicht, sondern lassen sich die anspruchslose Gabe willkommen sein als eine freundliche Erinnerung an schöne Tage und Stunden. Wenn aber über diesen Kreis hinaus, in dem, was aus unseren Verhandlungen einer längeren Aufbewahrung überliefert wird, das Eine oder das Andere solcher Erhaltung werth gefunden wird, wenn diese Festschrift zu frischem fröhlichen Schaffen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens neue Anregung giebt, dann ist der Zweck dieser Festschrift mehr als erreicht.



I. Aeussere Geschichte.

§. 1.

1. Entstehung des Vereins.

Die erste Anregung zur Herstellung einer regelmäßigen amtlichen Verbindung zwischen den Vertretern von Handel und Gewerbe mit den Eisenbahn-Verwaltungen ging im Jahre 1874 von der Handelskammer zu Mülhausen im Elsaß aus in einem Antrage an die Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Diese kam dem Antrage nach und bereits am 21. October 1874 fand in Straßburg die erste Sitzung des aus Delegirten der 4 Handelskammern in Elsaß-Lothringen gebildeten Eisenbahn-Ausschusses statt, dessen Gutachten in wichtigen, Handel und Gewerbe betreffenden Fragen von der Eisenbahn-Verwaltung gehört werden sollte. Der günstige Erfolg dieser ersten Berathung gab dem Reichseisenbahnamte Veranlassung, in einem Rundschreiben vom 11. Januar 1875 den der Reichsaufsicht unterstellten übrigen deutschen Bahnen die Nachahmung dieser Einrichtung unter Zuziehung von Vertretern auch der landwirthschaftlichen Interessen dringend zu empfehlen, mit der Aufforderung, sich zu diesem Zwecke für ein größeres Verkehrsgebiet mit einander zu verbinden.

Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung glaubte bei der damaligen Ausdehnung ihres Bahnnetzes, welches sich wesentlich auf das Herzogthum Oldenburg beschränkte, die Aufforderung zu derartiger zweckmäßiger Verbindung eines weiteren Verkehrskreises den größeren Verwaltungen des Nachbargebietes überlassen zu sollen, wartete aber vergeblich auf eine Anregung von dieser Seite. In dem engeren Kreise ihres älteren Bahnnetzes selbständig mit einer besonderen Organisation vorzugehen, hielt sie derzeit nicht für angezeigt, zumal bei der Gleichartigkeit und Uebersichtlichkeit

der Verhältnisse zu einer regelmäßigen Verbindung mit den übrigen Transportinteressenten das Bedürfniß nicht vorzuliegen schien. Die persönliche Anschauung und der im Tagesumgange von selbst sich ergebende unmittelbare Meinungsaustausch mit den Hauptvertretern des Verkehrs konnte als genügende Garantie für die richtige Wahrnehmung der berechtigten Wünsche und Bedürfnisse des Publikums gelten.

Die Erweiterung der Oldenburgischen Bahnen und die Zunahme des Verkehrs, welche die Interessen mannigfaltiger und verwickelter werden ließen, sowie der Erfolg, der am 12. und 13. Januar 1877 in Hannover stattgehabten Verhandlung von Eisenbahn-Verwaltungen, Handelskammern und landwirthschaftlichen Vereinen über die projectirte Tarifreform zeitigten bei der Oldenburgischen Eisenbahn-Direction die Ausführung der schon länger für nützlich und nothwendig erkannten Organisation ihrer Verkehrsbeziehungen zu den Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft.

Die Verständigung mit den Interessenten über die beabsichtigte Tarifreform für ganz Deutschland gab hierzu besondere Veranlassung. Zu der von der Königlichen Eisenbahn-Direction Hannover einberufenen Verhandlung über diesen Gegenstand war zwar auch die Oldenburgische Verwaltung zur Theilnahme eingeladen, nicht aber auch, wie aus dem übrigen Gebiete, Vertreter des Interessentenkreises ihres Bezirks. Theils waren die hierzu berufenen Corporationen zugleich, beziehungsweise in erster Linie, im Verwaltungsgebiet der Königlichen Direction betheiligt (Handelskammern für Bremen, Osnabrück, Ostfriesland), theils fehlte es im Herzogthum und fehlt es auch noch heute an Organen, welche in dem Sinne als amtliche bezeichnet werden können, wie dies nach Zusammensetzung und Verfassung in anderen deutschen Bundesstaaten der Fall ist. Andererseits lag für das Gebiet der Oldenburgischen Bahnen das Bedürfniß vor, den Kreis der Theilnehmer an einer Besprechung über die wichtige, vorliegende Frage weiter zu ziehen, um das Verständniß für den bevorstehenden neuen Tarif schon vor dessen Einführung thunlichst anzubahnen.

Bei dieser erster Berufung wurde sofort eine dauernde Einrichtung in's Auge gefaßt und daher der ersten Tagesordnung bereits eine breitere Grundlage gegeben und derselben in erster

Linie den Entwurf eines Statuts für den zu gründenden Verein vorgelegt.

Dieser Entwurf beruhte zunächst auf dem Umstande, daß die Oldenburgischen Staatsbahnen nicht nur mit kleinen Anschlußlängen die Grenzen des Staatsgebietes überschreiten, sondern in größerer Erstreckung auf die Provinz Hannover sich ausdehnen (Quakenbrück=Osnabrück, Leer=Ihrhove=Neuschanz), daß die freie und Hansestadt Bremen mehr wie irgend ein anderer Platz den Verkehrsmittelpunkt des Herzogthums bildet und deren Organ daher nicht unvertreten sein durfte; sodann auf der bereits angedeuteten Erscheinung, daß das Herzogthum eigentlich officielle, mit bestimmten Befugnissen ausgerüstete Vertretungen für Handel, Industrie und Landwirthschaft nicht besitzt. Die das ganze Herzogthum umfassende Oldenburgische Landwirthschafts=Gesellschaft wird zwar vom Staat mit Geldmitteln unterstützt und besitzt in dem Central=Vorstande eine statutarische Vertretung der Staatsregierung, welche die laufenden Beziehungen unterhält, ist aber ihrem Wesen nach ein privater Verein; mehr noch sind der Handels= und Gewerbeverein in Oldenburg und der Handelsverein in Brake Privatgesellschaften gewissermaßen zufälliger Zusammensetzung, welche in erster Linie die Interessen ihres Platzes zu vertreten berufen sind, ohne als officielle oder auch nur officiöse Vertretungen eines größeren, in sich abgeschlossenen Gebietes zu fungiren. Einen noch mehr privaten Charakter tragen andere, kleinere Vereine des Gebiets, welche sich auch mit allgemeineren Verkehrsfragen befassen (z. B. die Schiffer= und Rhederei=Gesellschaft Concordia in Elsfleth), und bilden unmittelbar den Uebergang zu solchen Gesellschaften, welche direct Erwerbszwecke verfolgen, aber durch die genannten Corporationen als genügend vertreten nicht angesehen werden können.

Unter diesen besonderen Verhältnissen schien es ferner geboten, einen weiteren Ausgleich der Interessen durch die Ermächtigung der Eisenbahn=Direction anzubahnen, außer den bei der ersten Begründung betheiligten und den später als Mitglieder durch Beschluß der Versammlung aufgenommenen Corporationen als persönliche Theilnehmer zu den einzelnen Zusammenkünften aus allen Kreisen Personen einzuladen, bei denen besonderes Interesse und Verständniß für die Angelegenheit in der einen oder anderen

Richtung vorausgesetzt wurde. Daß gleiche Grundsätze, sowohl hinsichtlich der Mitgliedschaft von Corporationen als auch der persönlichen Theilnahme, wie im Herzogthum, so auch in dem übrigen zugehörigen Gebiete zur Anwendung gebracht werden mußten, versteht sich von selbst.

In der constituirenden Versammlung waren folgende Corporationen vertreten:

die Handelskammer in Bremen,
die Handelskammer in Osnabrück,
die Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg,
der Handelsverein in Brake,
der Gewerbe- und Handelsverein in Oldenburg,
die Handels-Deputation in Leer,
der Landwirthschaftliche Hauptverein für das Fürstenthum Osnabrück,
die Oldenburgische Landwirthschafts-Gesellschaft,
das Städtisch-Osnabrücksche Steinkohlenwerk am Piesberg,
die Schiffer- und Rhederei-Gesellschaft Concordia in Elsfleth und
die Emdener Heringsfischerei-Actiengesellschaft.

Im Laufe der Zeit sind auf ihren Antrag, durchweg durch Acclamation folgende Corporationen als Mitglieder aufgenommen:

der Handelsverein zu Nordenham,
der Kaufmännische Verein zu Wilhelmshaven,
der Kaufmännische Verein „Soll und Haben" zu Oldenburg,
die Kaufmännische Deputation zu Emden,
der Landwirthschaftliche Hauptverein für Ostfriesland,
der Landwirthschaftliche Provinzial-Verein für das Herzogthum Arenberg-Meppen und die Grafschaften Bentheim und Lingen,
der Georg-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein,
der Verein Deutscher Eisengießereien,
die Oldenburgische Eisenhütten-Gesellschaft zu Augustfehn,
die Königlichen Steinkohlengruben zu Borgloh-Oesede,
der Verein Oldenburger Ziegelfabrikanten,
die Leerer Dampfschifffahrts-Gesellschaft,
die Bugsir-Gesellschaft Union in Bremerhaven,

die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei zu Bremen (Delmenhorst),
das Torfwerk Ocholt und
das Torfwerk Zwischenahn.

In der Auswahl der persönlichen Mitglieder ist die Verwaltung im Ganzen glücklich gewesen. Im Allgemeinen wurde die Gepflogenheit beobachtet, einmal eingeladene Personen auch für die Folge nicht zu umgehen. Nur ganz vereinzelt wurde davon Abstand genommen, weil kein genügendes Interesse an der Sache bethätigt wurde oder die Stellung der Personen in ihrer Beziehung zum Verkehrsleben eine veränderte schien. Auf der anderen Seite fehlte es im Verlauf nicht an directen und indirecten Anträgen auf Einladung, denen nur mit Wahl Folge gegeben werden konnte, schon aus dem äußeren Grunde, um die Versammlungen nicht zu groß werden zu lassen, sodann aus dem inneren Grunde, um ihren ursprünglichen Charakter und das Gleichgewicht der Interessen zu wahren.

Bei dieser Zusammensetzung konnte von einer Beschlußfassung, welche nach irgend einer Seite bindende Kraft ausübte, von vornherein nicht die Rede sein; eine Abstimmung über Fragen, bei denen Meinungsverschiedenheiten hervortreten, nur um die Mehrheit der Ansicht festzustellen, hat keine Bedeutung, und selbst das Fassen s. g. Resolutionen bei vorhandener Uebereinstimmung oder überwiegender Mehrheit für die Entscheidung in einer bestimmten Richtung verliert seinen Werth. Der Zweck ist vielmehr erreicht, wenn in Rede und Gegenrede Ansichten, Wünsche und Interessen begründet und thunlichst soweit erschöpfend vorgebracht sind, daß vernünftigerweise vollständiges, allseitiges Verständniß erzielt und die verbleibenden Gegensätze erkannt und festgestellt sind. Sofern es der Verhandlung nicht gelingt, einen Gegenstand soweit klar zu stellen, wird es Sache des Vorsitzenden sein, in zusammenfassenden Schlußworten das Ergebniß der Berathung zu fixiren.

In der Regel wird der Eindruck, daß die Sache in diesem Sinne erschöpfend behandelt sei, in der Versammlung — mit Ausnahme vielleicht eines momentan übereiferten Wortführers — von selbst zu Tage treten und wenn dies nicht alle Male aus dem Protokolle mit der gleichen Bestimmtheit erhellt, so liegt dies

an der unvermeidlichen Unvollkommenheit der nachträglichen, für die Vervielfältigung bestimmten Aufzeichnungen, die nicht den Zweck haben können und dürfen, Vollständigkeit der Debatte nach Art stenographischer Berichte zu erreichen.

Die Bezeichnung freie Vereinigung bildet hiernach zunächst einen Gegensatz zu einer auf gesetzlicher Grundlage beruhenden Einrichtung, indem sie vielmehr auf freier Entschließung der Betheiligten beruht. Ihr entspricht die Abwesenheit einer festen Geschäftsordnung, der Verzicht auf bestimmte Zuständigkeit, auf bindende Beschlüsse, auf maßgebende Beschlußfassung, indem vielmehr ein freier, unverbindlicher Meinungsaustausch über die gegenseitigen Ansichten, Wünsche und Interessen zur Verständigung und Klärung lediglich auf Grund vollständigerer Information und freier Ueberzeugung zur Förderung der Sache dienen soll.

Bislang hat sich dieser Charakter bewährt und nur einmal ist der Conferenz der Vorwurf gemacht, daß sie keine freie Vereinigung Gleichberechtigter sei, sondern daß in ihr der Wille der leitenden Verwaltung herrsche. Es war dies der Fall, als ein Correferent die Verhandlung eines Gegenstandes der Tagesordnung aus persönlichen Gründen umgesetzt wissen wollte und diesem Verlangen aus sachlichen Erwägungen nicht stattgegeben werden konnte. Die Aufrechthaltung der Ordnung und damit auch einer zweckmäßigen Anordnung in Beziehung auf die Reihenfolge der Gegenstände ist gewiß kein Widerspruch gegen die Freiheit der Verhandlung. Im Gegentheil erheischt das Nichtvorhandensein bindender Normen eine gewisse discretionäre Gewalt in der Leitung, welche den Stoff übersieht und so zu vertheilen hat, daß ein ersprießliches Ergebniß erzielt werden kann.

Damit scheint die Darstellung der Entstehungsgeschichte vorausgeeilt zu sein, doch waren die Ausführungen an dieser Stelle nothwendig, um die Motive für den Entwurf des Statuts, welches nunmehr mitzutheilen ist, klarzulegen. Ueber das Schicksal desselben ist nur mit einem Worte anzufügen, daß der Entwurf in der ersten constituirenden Versammlung vom 15. März 1877 ohne Amendements angenommen ist und bis auf den heutigen Tag unverändert besteht.

§. 2.

2. Das Statut lautet:

Statut

der

freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahn.

§. 1.

Zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahn wird eine freie Vereinigung gegründet.

§. 2.

Zur Theilnahme sind berufen: die Vertreter des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltung aus dem genannten Gebiete.

§. 3.

Diejenigen Organe, Vereine und Verwaltungen, welche amtlich oder statutarisch im Gebiete des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes zur Vertretung der im §. 2 aufgeführten Wirthschaftsinteressen wirksam sind, sind als solche Mitglieder des Vereins und werden durch die von ihnen bezeichneten Deputirten vertreten. Hierzu gehören außer der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Direction:

1. die Handelskammer in Bremen,
2. die Handelskammer in Osnabrück,
3. die Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg,
4. der Handels- und Gewerbe-Verein in Oldenburg,
5. der Handelsverein in Brake,
6. der landwirthschaftliche Hauptverein für das Fürstenthum Osnabrück,
7. die Oldenburgische Landwirthschafts-Gesellschaft,
8. die städtische Bergwerksverwaltung des Piesberges bei Osnabrück,
9. die Emdener Herings-Fischerei-Gesellschaft,
10. die Handelsdeputation in Leer,
11. die Concordia in Elsfleth.

Andere Corporationen, welche gleichen Zwecken dienen, werden auf Antrag der Eisenbahn-Verwaltung mittelst Abstimmung durch Majoritätsbeschluß aufgenommen.

Jede Corporation wird im Anfange des Kalenderjahres die Namen ihrer Deputirten (2—4 Personen) und etwaiger Substituten bezeichnen.

Bei Aufnahme neuer Mitglieder hat jede Corporation eine Stimme; bei Stimmengleichheit ist der Antrag auf Aufnahme genehmigt.

§. 4.

Die im vorstehenden Paragraphen genannten Organe werden bei der Bezeichnung ihrer Vertreter auf die innerhalb ihres Gebietes vorkommenden verschiedenen örtlichen Verhältnisse thunlichst Rücksicht nehmen.

Damit die einzelnen Orte, Verkehrszweige und Gegenden, welche durch die Deputirten der genannten Corporationen nicht bereits vertreten sind, ihre Interessen im vollen Umfange gewahrt sehen, werden außerdem „persönliche Theilnehmer“ auf Vorschlag der Eisenbahn-Direction eingeladen.

Die Liste der Einzuladenden wird, mit Rücksicht auf die fungirenden Deputirten der Corporationen und die Gegenstände der Tagesordnung, vor jeder Versammlung von der Eisenbahn-Direction aufgestellt, den Corporationen mitgetheilt und nach derselben verfahren, wenn nicht die Hälfte der Mitglieder widerspricht.

§. 5.

Der Zweck der Vereinigung wird durch mündliche Verhandlung über Gegenstände des gesammten Eisenbahn-Verkehrs-Gebiets angestrebt.

Zusammenkünfte finden statt, so oft genügender Stoff für dieselben vorliegt.

Die Berufung erfolgt:

a) wenn die Direction der Oldenburgischen Staatsbahn solche für erforderlich erachtet;

b) wenn von mindestens drei Mitgliedern ein gemeinschaftlicher, schriftlicher Antrag auf Verhandlung über einen bestimmten Gegenstand bei der Direction gestellt wird.

Vorläufig werden jährlich zwei regelmäßige Conferenzen und zwar etwa in den Monaten Februar und Juni in Aussicht genommen, von welchen diejenige im Winter in der Stadt Oldenburg abgehalten wird und vorzugsweise den Interessen des Güterverkehrs zu dienen hat, während der Ort der Sommer-Zusammenkunft durch Beschluß der vorigen Versammlung abwechselnd bestimmt wird und auf derselben namentlich auch der Personenverkehr Berücksichtigung findet.

§. 6.

Die Geschäftsführung der Vereinigung übernimmt die Eisenbahn-Direction; dieselbe beruft die Versammlung, stellt die Tagesordnung fest, leitet die Verhandlung, sorgt für geeignete Aufzeichnung und Mittheilung der Protokolle.

§. 7.

Anträge zur Aufnahme von Gegenständen auf die Tagesordnung sind von den Mitgliedern so zeitig zu stellen, daß dieselben genügend vorbereitet werden können — in der Regel vier Wochen vor der Versammlung.

§. 8.

Die Gegenstände der Tagesordnung werden, soweit erforderlich nach einem einleitenden Referate, welches auf Ersuchen der Eisenbahn-Direction der Antragsteller zu übernehmen hat, zur Debatte verstellt.

Am Schluß der Besprechung faßt der Vorsitzende das Ergebniß der Verhandlungen und die hervorgetretenen Ansichten und Anschauungen zusammen. Eine Fragstellung und Abstimmung findet nicht statt.

§. 9.

Nach Erledigung der Gegenstände der Tagesordnung steht es jedem Theilnehmer frei, soweit die Zeit es gestattet, etwaige Wünsche zur Kenntniß der Versammlung und zur Besprechung zu verstellen. Geeigneten Falls wird von solchen Erörterungen im Protokolle Vermerk genommen.

§. 10.

Etwaige Kosten einzelner Versammlungen (wie Lokalmiethe oder dergleichen) werden sofort durch Repartition auf sämmtliche

Theilnehmer gedeckt; für die Geschäftsführung werden Kosten nicht berechnet.

Angenommen in der constituirenden Versammlung zu Oldenburg, 1877 März 15.

Erst in der allerneuesten Zeit ist bei uns die Frage aufgeworfen, ob es sich empfehle, der freien Vereinigung eine festere Organisation zu geben und derselben eine bestimmte Zuständigkeit zuzuweisen. Als Anhaltspunkte für eine solche Gestaltung liegt das Vorbild der Preußischen Bezirksräthe nahe. Ueber diese Einrichtung, nämlich über die Entstehungsgeschichte und den Inhalt des Entwurfs des Preußischen Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes für die Staatsbahn-Verwaltung vom 1. Juni 1882, ist zuerst in der eilften Conferenz am 4. März 1882 Vortrag gehalten und sodann in der vierundzwanzigsten Conferenz in unmittelbarem Zusammenhange mit unserer Frage darüber Folgendes verhandelt:

Herr Auditor Becker referirte zu Ziffer 6: Empfiehlt sich die Einrichtung eines Eisenbahn-Bezirksrathes für das diesseitige Bahngebiet?

„Meine Herren! In einer Sitzung des letzten Oldenburgischen Landtages vom 12. December v. J. wurde aus dem Kreise der Abgeordneten die Frage aufgeworfen, ob nicht durch eine andere Organisation der „freien Vereinigung" diesem Institute der Charakter der Preußischen Bezirks-Eisenbahnräthe gegeben werden könnte. Die Regierung des Oldenburgischen Landes wurde ersucht, diese Frage in Erwägung zu ziehen, nachdem ausgeführt war, daß die „freie Vereinigung" in wichtigen Verkehrsangelegenheiten sich nicht, wie die Preußischen Bezirks-Eisenbahnräthe, in corpore gutachtlich äußern könne, sondern nur ermögliche, über die in der Versammlung zur Sprache gebrachten Gegenstände die Ansichten einzelner Redner zu hören, über welche nicht abgestimmt würde.

Der Regierungs-Commissar konnte im Landtage die Bereitwilligkeit der Regierung zu einer eingehenden Prüfung der aufgeworfenen Frage erklären, hielt jedoch die vorgeschlagene Umwandlung des Charakters der „freien Vereinigung" in Hinsicht auf den großen Umfang derselben für nicht ausführbar.

Die Verwaltung der Oldenburgischen Staatsbahn hielt die

angeregte Frage für wichtig genug, um die Ansichten der interessirten Personen und Kreise darüber zu hören und den gegenseitigen Meinungsaustausch zu unterstützen. Sie setzte daher ohne Verzug auf die Tagesordnung der letzten Winterzusammenkunft der „freien Vereinigung“ die Frage:

„Empfiehlt sich die Einrichtung eines Eisenbahn-Bezirksrathes für das diesseitige Bahngebiet?“

Wegen Mangel an Zeit konnte damals dieser Gegenstand nicht besprochen werden; er erscheint daher zum Zwecke der Behandlung auf der heutigen Tagesordnung.

Die sachliche Erörterung der aufgeworfenen Frage wird meines Erachtens nur gefördert, wenn zuvor ein Bild von den in Preußen bestehenden Einrichtungen entworfen wird. Gestatten Sie mir daher, meine Herren, zur Einleitung unserer Besprechung den Versuch einer objectiven Darstellung der gesetzlichen Bestimmungen, durch welche Preußen die Zusammensetzung, die Befugnisse und die Thätigkeit der Bezirks-Eisenbahnräthe geregelt hat.“

Nach Hinweis auf die im §. 1 bereits behandelte Initiative des Reichseisenbahnamtes zu Gunsten der Mitwirkung der Interessentenkreise fährt Berichterstatter fort:

„Im Gebiete der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung erhielt diese Angelegenheit neue Anregung durch einen Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Juni 1878, in welchem unter Hinweis auf die Verfügung des Reichseisenbahnamtes vom 11. Januar 1875 die sämmtlichen Königlichen Eisenbahn-Verwaltungen angewiesen wurden, für ihre Bezirke ähnliche Conferenzen ins Leben zu rufen und auch Ausschüsse derselben zu bestellen.

Dieser Weisung zufolge war im Verwaltungswege die Theilnahme der Verkehrsinteressenten an der Entscheidung von Fragen wirthschaftlicher Natur geschaffen. Dieser Weg wurde in der Folge aber nicht innegehalten, vielmehr später die Sache im Wege der Gesetzgebung geordnet.

Wenngleich die Staatsregierung Preußens sich den Bedenken einer gesetzlichen Regelung dieser Angelegenheit nicht verschloß, so hielt sie doch an der von ihr beim Erwerb mehrerer Privatbahnen dem Preußischen Abgeordnetenhause in der Wintersession 1879/80 gegebenen Zusage fest, Bezirks-Eisenbahnräthe und einen Landes-

Eisenbahnrath durch Gesetz zu constituiren. Dieses vom 1. Juni 1882 datirende, am 1. Januar 1883 in Kraft getretene Gesetz ordnete in Preußen zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsfragen die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen an. Die Bezirks-Eisenbahnräthe sind, wie es in den einleitenden Bestimmungen des angezogenen Gesetzes heißt, Beiräthe der Staatsbahn-Directionen; der Landes-Eisenbahnrath ist der Beirath der Centralverwaltung der Preußischen Staatseisenbahnen. Diese beiräthliche Abgrenzung ist die Regel. Ausnahmsweise kann jedoch, und zwar auf Anordnung der Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domänen und Forsten ein Bezirks-Eisenbahnrath für mehrere Directionsbezirke errichtet werden.

Der Bezirks-Eisenbahnrath besteht aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie und der Land- und Forstwirthschaft. Die Mitglieder desselben, sowie die im Falle der Behinderung von Mitgliedern eintretenden Stellvertreter werden von den Handelskammern, kaufmännischen Corporationen und den landwirthschaftlichen Provinzialvereinen, sowie von anderen durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft, Domänen und Forsten zu bestimmenden Corporationen und Vereinen auf 3 Jahre gewählt. Die Zahl der Mitglieder und Stellvertreter sowie deren Vertheilung auf die verschiedenen Interessentenkreise wird ebenfalls von den genannten Ministern bestimmt. Wo der Bezirk einer Staatseisenbahn-Direction außerpreußisches Gebiet — innerhalb des Deutschen Reiches — umfaßt, ist die Zulassung außerpreußischer Theilnehmer zu den Verhandlungen des Bezirks-Eisenbahnrathes im Gesetze vorgesehen.

Zur Vorbereitung seiner Berathungen kann jeder Bezirks-Eisenbahnrath einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte bestellen.

Die Zuständigkeit des Bezirks-Eisenbahnrathes ist dahin normirt, daß er in allen, die Verkehrsinteressen des Bezirks berührenden, wichtigen Fragen, namentlich soweit sie den Fahrplan und den Tarif betreffen, zu hören ist, auch selbständig in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art Anträge an die Eisenbahn-Direction richten und von dieser Auskunft verlangen kann. Sind von

der Eisenbahn-Direction wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirks-Eisenbahnrathes wichtigere, zur Beiraths-zuständigkeit des letzteren gehörige Maßregeln getroffen, so muß sie hiervon dem zuständigen Ausschusse und dem Bezirks-Eisenbahnrathe bei dessen nächstem Zusammentritte Mittheilung machen.

Der Geschäftsgang des Bezirks-Eisenbahnrathes und des Ausschusses wird durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigendes, von dem Bezirks-Eisenbahnrathe zu entwerfendes, Regulativ geordnet, welches über den Vorsitz im Bezirks-Eisenbahnrathe und Ausschusse und die periodischen Sitzungen des ersteren die erforderlichen Bestimmungen trifft, sowie eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende Zusammenberufung des Bezirks-Eisenbahnrathes anordnen muß.

Etwaige, von dem Bezirks-Eisenbahnrathe für erforderlich erachtete, Vorerhebungen erfolgen durch die betreffende Staats-Eisenbahn-Direction. Hinsichtlich des in demselben Gesetze beordneten Landes-Eisenbahnrathes darf ich mich auf die Bemerkung beschränken, daß die Zusammensetzung desselben mit Rücksicht auf den bedeutend größeren Geschäftsbereich complicirter, die Zuständigkeit desselben der Central-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen gegenüber aber eine ähnliche ist, wie die des Bezirks-Eisenbahnrathes der Direction gegenüber.

Diese Andeutungen, meine Herren, werden, so wünsche ich, die genügende Grundlage zu einer Besprechung der aufgestellten Frage abgeben. Sie werden Ihnen die Vorstellungen erleichtern von dem Wesen des Instituts eines Bezirks-Eisenbahnrathes auf dem Boden des Oldenburgischen Bahngebietes."

Herr Fabrikant August Schultze bemerkte, daß der von ihm im letzten Oldenburgischen Landtage gestellten Frage nach einer Umwandlung des Charakters der „freien Vereinigung" nicht, wie anscheinend angenommen werde, die Absicht zu Grunde gelegen habe, die „freie Vereinigung" in das Gewand eines Preußischen Bezirks-Eisenbahnrathes hineinzupressen. Er habe nur seinem Wunsche nach einem wirksameren Einflusse der in Rede stehenden Versammlung auf das Ergebniß ihrer Verhandlungen Ausdruck geben wollen. Der gutachtlichen Aeußerung über die Gegenstände der Tagesordnung müsse seines Erachtens eine Abstimmung folgen, deren Ergebniß als maßgebend zu betrachten sei; wie weit der

Kreis der Abstimmenden zu ziehen sei, bleibe eine offene Frage. Er glaube, daß man dahin noch käme, wenngleich er aus den Tischgesprächen nach der letzten Winter-Zusammenkunft entnommen habe, daß er mit seiner Ansicht allein stehe und vor der Hand noch gegen den Strom schwimme.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiederte darauf: „Den Eindruck habe ich nicht gewonnen. Ich halte die „freie Vereinigung“ für verbesserungsfähig; die Einrichtung eines Bezirks-Eisenbahnrathes für das Oldenburgische Bahngebiet kann ich jedoch als nutzbringend nicht empfehlen.

In Preußen sind die Bezirks-Eisenbahnräthe Organe, welche zum Theil das Gebiet verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen umfassen und wiederum nur Glieder des Landes-Eisenbahnrathes sind. Diese Analogie paßt für uns gar nicht, eher die der Einrichtungen in den süddeutschen Staaten, bei denen es sich im wesentlichen auch um ein Organ für die Staatsbahnen eines Bundesstaates handelt. Dieselben sind aber an äußerem Umfange und Intensität des Verkehrs von weit größerer Bedeutung. Dazu kommt bei uns die Schwierigkeit, daß unsere Staatsbahn sich über die Grenzen des Landes erstreckt und eine förmliche Zuständigkeit, die doch auf gesetzlicher Grundlage beruhen müßte, nicht wohl auf Organe oder gar Angehörige anderer Bundesstaaten bezogen werden kann. Eine Beschränkung auf das Herzogthum würde für uns von großem Nachtheile sein, da wir ganz naturgemäß die meisten Anregungen der Peripherie verdanken, die unmittelbar mit anderen Verhältnissen, namentlich auch Bahnverhältnissen, in Berührung kommt.

Bei einer geregelten Zuständigkeit nicht nur, sondern auch bei einer Abstimmung, deren Votum irgend welche Bedeutung hätte, müßte die Zusammensetzung genau geordnet werden. Die persönlichen Theilnehmer werden jetzt von der Verwaltung allein designirt. Das könnte nicht so bleiben. Da eine andere Art der Berufung ausgeschlossen sein dürfte, würde nichts erübrigen, als sie ganz zu verbannen, was gewiß allseitig bedauert werden würde. Aber auch nach deren Streichung müßte ein bestimmtes Verhältniß der Stimmenzahl zwischen Landwirthschaft, Forstwirthschaft, Industrie, Handel und, wenn ich hinzufügen darf, „allgemeinem Verkehrsinteresse“ geregelt werden. Das führt zu künstlichen Ein-

richtungen. Am besten ist es, man läßt es beim Alten und wartet die weitere Entwicklung ab.

Es könnte meines Erachtens nur in Frage kommen, ob die bestehende „freie Vereinigung“ in ihrer mehr zufälligen Zusammensetzung einen Ausschuß zu wählen hätte, der in wichtigeren Dingen von der Eisenbahn-Verwaltung, beziehungsweise dem Staatsministerium, um sein Gutachten angegangen würde. Man müßte und dürfte vertrauen, daß die wählende Versammlung bei Zusammensetzung dieses Ausschusses sorgfältig die verschiedenen Interessen wahrte und gegen einander abwäge, damit der Ausschuß auch nicht scheinbar den Eindruck einer Interessen-Vertretung macht.

Schließlich würde mir durchaus sympathisch sein, wenn das Oldenburgische Bahngebiet in den Hannoverschen Bezirks-Eisenbahnrath einbezogen würde, eine Frage, die bekanntlich früher seitens der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung angeregt wurde, auf die aber von zuständiger Seite bislang nicht zurückgekommen ist. Ich glaube annehmen zu sollen, daß man bei näherer Prüfung eine Schwierigkeit in der gesetzlichen Grundlage gefunden hat. Da dieser Weg hiernach wenig Aussicht auf Erfolg hat, gebe ich anheim, in einem Anhange zum Statut der „freien Vereinigung“ einen Ausschuß zu constituiren, der mit bestimmten Befugnissen der Regierung ausgestattet würde.“

Herr Generalsecretair Stumpf: „Ich gebe zu, daß durch die von Herrn Schultze gewünschte Abstimmung der Versammlung das Gutachten derselben mehr Gewicht erhält. Das ist meines Erachtens aber nicht nöthig, da die in den Versammlungen der „freien Vereinigung“ geltend gemachten Ansichten entgegenkommend behandelt und in den Protokollen erschöpfend und objectiv wiedergegeben werden, so daß der Oldenburgischen Regierung eine etwaige Prüfung bleibt.

Abgesehen von den unangenehmen Folgen, die, wie der Herr Vorredner richtig hervorgehoben hat, die gesetzliche Beordnung eines Bezirks-Eisenbahnrathes für das Oldenburgische Bahnnetz nach sich zieht, werden die Nicht-Oldenburger die Einrichtung desselben nicht mit Freuden begrüßen, da sie alsdann zu den Verhandlungen zwar zugezogen werden können, aber nur geduldet werden.

Das von dem Herrn Vorsitzenden genannte Auskunftsmittel, einen Ausschuß mit bestimmten Befugnissen zu bilden, kann ich

nicht empfehlen, da das Bedürfniß eines solchen nicht vorliegt. Die „freie Vereinigung" hält jährlich zwei Versammlungen ab, und seitens der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung wird alles gethan, um den in denselben vorgebrachten Wünschen gerecht zu werden. Damit kann sich meines Erachtens Herr Schultze wohl zufrieden geben.

Ich empfehle Ihnen daher, meine Herren, den jetzigen Zustand der „freien Vereinigung", der sich seit nunmehr 11 Jahren als gut bewährt hat, beizubehalten und nicht durch künstliche Mittel zu verändern."

Herr Fabrikant August Schultze: „Der Herr Vorredner geht von falschen Voraussetzungen aus, wenn er glaubt, daß ich das Institut der „freien Vereinigung" in die starre Form eines Preußischen Bezirks-Eisenbahnrathes zwingen will. Das beabsichtigte ich durchaus nicht, wie ich wiederholt bemerke.

Dem Vorschlage des Herrn Vorsitzenden, einen Ausschuß zu bilden, kann ich beistimmen; ich glaube, daß derselbe die Sache nur fördern wird."

Herr Consul Carl Gross: „Für die Oldenburgischen Bahnen einen Bezirks-Eisenbahnrath auf gesetzlichem Wege zu schaffen, halte ich aus den erörterten Gründen nicht für thunlich, dagegen aber mit Herrn Schultze die Wahl eines begutachtenden Ausschusses für sachdienlich."

Diese Verhandlungen haben den Schluß der 24. Conferenz abgegeben, und die 25. tritt damit gewissermaßen die Erbschaft einer Verfassungsfrage an, die sie oder eine ihrer Nachfolgerinnen hoffentlich mit glücklicher Hand lösen wird.

§. 3.

Uebersicht über die Versammlungen.

(Ort, Tagesordnung, Ausflüge.)

Im §. 5 der Statuten waren vorläufig zwei Jahresversammlungen, und zwar die Wintersammlung regelmäßig in Oldenburg, die Sommerversammlung abwechselnd im Gebiete des Vereins nach Bestimmung der vorhergehenden Zusammenkunft, in Aussicht genommen. Dieser Plan ist vollständig zur Ausführung gelangt, so daß

12 Winterversammlungen in Oldenburg abgehalten wurden,

je 2 Sommerversammlungen in Rastede, Zwischenahn, Osnabrück und Nordenham,

je eine in Brake, Varel, Quakenbrück und Leer.

Die erste Versammlung wurde in dem Eisenbahn-Directions-Gebäude abgehalten, die zweite mußte bereits des Raummangels wegen in das Sitzungszimmer des Landtagsgebäudes verlegt werden. Auch dieser Saal wurde zu eng und fand man in Ermangelung eines für solche Zwecke geeigneten öffentlichen Locals entgegenkommende Aufnahme seitens der Clubgesellschaft Casino. Mit der Wahl dieses Verhandlungsortes war aber unvermeidlich eine gewisse Rücksicht auf Verzehrung verbunden und zogen daher die letzten Conferenzen nach dem Russischen Hofe über, wo bisher das gemeinschaftliche Essen stets zu besonderer Befriedigung ausgefallen war. Ueberdies empfiehlt sich dieser Gasthof wegen seiner Lage zur Bahn und weil er für die Auswärtigen durchweg ohnehin als Absteigequartier dient.

An den einfachen, gemeinschaftlichen Mittagsessen haben sich auch in der Hauptstadt, die selbstredend leicht anderweite Verpflichtungen bietet, stets fast sämmtliche Anwesende betheiligt. Die Grundlage gemeinschaftlicher Bezahlung und die Beschränkung auch in der Wahl der Getränke hat sich vortrefflich bewährt und dem Zusammensein stets den Charakter einer angenehmen Festtafel gegeben, bei der Ernst und Humor nach Lage der Verhältnisse und der dadurch bedingten Stimmung in Tischreden und Privatgespräch zum wohlthuenden Ausdruck gelangten.

Irgend welche Festlichkeiten sind mit den Winterversammlungen nicht verbunden gewesen.

Anders im Sommer. Die Versammlungen in Rastede (28. Juni 1877 und 2. Juni 1883), in Zwischenahn (26. Juni 1878 und 19. Juni 1882) hatten die Wahl des Platzes mehr den landschaftlichen Reizen dieser bekannten Sommerfrischen zu verdanken; bei Varel (11. Juni 1881) und Quakenbrück (26. Juni 1886) trat schon mehr das Bestreben hervor, die Theilnehmer zugleich an Plätze unseres Gebietes von größerer Bedeutung für den Verkehr zu bringen, welche nicht Allen aus eigener Anschauung bekannt sind. Von äußeren Umständen am wenigsten begünstigt war die Vareler Versammlung. Ein kalter

Regentag in ungemüthlichem Saale vermochte die Zuhörer kaum an den interessantesten Vortrag zu fesseln und für den Aufenthalt im Freien war die Witterung so ungünstig, daß weder den Fabriketablissements noch der herrlichen Umgebung ein Besuch gemacht werden konnte. Die letztere verdient schon für sich allein Berücksichtigung für eine der nächsten Wahlen des Versammlungsorts, ganz abgesehen von dem neuen Interesse, welches das ganze Gebiet durch das Project der Vareler Ringbahn gewonnen hat.

In Quakenbrück bewährte sich die Trennung von Verhandlungs- und Speiselokal in vollem Maße, und die freundliche Einladung des dortigen Handelsvereins führte die Gesellschaft bei so herrlichem Wetter nach dem Schützenhofe, daß selbst das unfreiwillige Bad des ersten Eisenbahnbeförderers der Stadt der ferneren Theilnahme desselben an dem Zusammensein keinen Abbruch that. Möchte der verdiente Herr zu seiner Genugthuung noch eine fernere Eisenbahnverbindung seiner Vaterstadt nach Osten (Dinklage, Lohne, Diepholz) erleben!

Von größerer Bedeutung für die Kunde der Handels-, Verkehrs- und Industrie-Verhältnisse des Bezirks waren die Versammlungen in Osnabrück (7. Juli 1879 und 26. Juni 1885), Brake (10. Juli 1880), Nordenham (30. Juni 1884 und 18. Juni 1887) und die letzte in Leer (am 16. Juni 1888).

Bei Auswahl dieser Plätze war es mehr oder weniger zugleich Hauptzweck, neben den mündlichen Verhandlungen auch die wichtigen Anlagen, welche Verkehr zu schaffen und zu bedienen berufen sind, näher kennen zu lernen, und wurde diese Seite durch das Entgegenkommen von Behörden, Corporationen und Privaten in dankenswerthester Weise gefördert.

In dieser Beziehung leuchtet voran Osnabrück, dessen Magistrat beide Male die Versammlung in der liebenswürdigsten Weise begrüßte und in den altehrwürdigen Friedenssaal aufnahm, dessen Vereine und Gesellschaften den Theilnehmern an der Conferenz Tage bereiteten, die Allen unvergeßlich sein werden. Die Besichtigung der Stadt und ihrer monumentalen Bauwerke, des städtischen Steinkohlenwerks und der Steingruben auf dem Piesberge, das Stahlwerk mit seinen unermüdlichen Bestrebungen für den Fortschritt in dem Eisenbahnbau und die ihm verschwisterte Georgs-Marien-Hütte haben Belehrung und Genuß mit einander

vereint, auf verhältnißmäßig so kurze Zeit zusammengedrängt, wie man es nur unter der bewährtesten Führung erreichen kann.

Zur Erinnerung an diese Besichtigungen folgt die kurze Beschreibung derselben, wie sie im Nachtrag zum Protokolle der 18. Versammlung niedergelegt ist.

„Durch das freundliche Entgegenkommen der Corporationen Osnabrücks wurde den Theilnehmern an der Conferenz am Nachmittage und am nächstfolgenden Tage Gelegenheit geboten, die städtischen Anlagen des Piesberges sowie die vereinigten Unternehmungen der Georgs-Marien Hütte und des Stahlwerks in Augenschein zu nehmen. Der größere Theil der Versammlung konnte an diesen ebenso interessanten wie instructiven Besichtigungen und Erklärungen sich betheiligen, so daß das vom schönsten Wetter begünstigte Zusammensein in den Annalen der freien Vereinigung mit besonderem Danke gegen die Herren Osnabrücker angemerkt zu werden verdient. Zu dem Ende sei es gestattet, aus dem Berichte eines Theilnehmers in wenigen Zügen die Ausnutzung des zweiten Tages zu skizziren.

„Am zweiten Tage versammelten sich die Theilnehmer um $8^1/_2$ Uhr Morgens auf dem Schillerplatze, um unter der Führung der Herren Directoren Haarmann und Holste das Osnabrücker Stahlwerk und die Georgs-Marien-Hütte zu besichtigen. Nachdem auf dem Stahlwerk zuerst ein kleiner Saal in Augenschein genommen war, in welchem verschiedene Producte und Fabrikate der Werke ausgestellt sind, begab sich die Gesellschaft in die Arbeitsräume, wo derselben gleich beim Eintritt glühende fertige Schienen in fast unheimlicher Vehemenz entgegen rollten, welche dann funkensprühend durch große Kreissägen auf richtige Längen abgeschnitten wurden. Lang ausgestreckt lagen vor uns die Walzen, durch welche das weißglühende Metall gestreckt und nach und nach in das Profil der Schienen umgewandelt wird. Nachdem wir so mehrere lange Schienen aus kurzen dicken Klumpen hatten entstehen sehen, wurden wir an großen Dampfhämmern, an den Oefen zum Erhitzen der Stahlblöcke vor der Walzung und an verschiedenen Maschinen vorbei zu der Bereitungsstelle des Stahls geführt, woselbst der Gesellschaft Gelegenheit geboten wurde, das interessante Schauspiel der Umwandlung von

Gußeisen in Stahl, nach der Bessemer Methode, von Anfang bis zum Ende zu verfolgen.

Im Hintergrunde befindet sich der Cupolofen, in welchem das Gußeisen geschmolzen wird; wir sahen es in flüssigem Zustande in die Converter, große um eine in der Mitte angebrachte Achse drehbare Retorten, fließen. Diese Retorten sind aus starkem Eisenblech mit einem schmiedeeisernem Ringe, an welchem die Drehungsachsen angeschmiedet sind, hergestellt und erhalten eine Futterung aus feuerfestem Thon. Der Boden der Retorten enthält Winddüsen, durch welche so lange atmosphärische Luft gepreßt wird, bis der Kohlenstoff, welcher im Gußeisen vorhanden ist, vollständig verbrannt ist.

Beim Füllen der Retorte wird dieselbe so weit gedreht, bis die Längenachse horizontal zu liegen kommt; in dieser Stellung wird das flüssige Roheisen durch die Oeffnung der Retorte in dieselbe gegossen, aber nur in solcher Menge, daß dasselbe nicht in die Düsen läuft. Dann wird das Dampfgebläse in Bewegung gesetzt, und während die gepreßte Luft durch die Düsen in den Converter eintritt, diese gedreht, bis ihre Oeffnung unter dem zur Abführung der Gase aufgesetzten Schornstein zu stehen kommt. Die eingepreßte Luft durchdringt die flüssige Eisenmasse und hält dieselbe in Bewegung, sie verbindet sich mit dem Kohlenstoff zu Kohlensäure, wodurch eine solche Hitze entsteht, daß das Eisen, auch nachdem es mehr und mehr Kohle verliert, noch immer flüssig bleibt, bis nach etwa 20 Minuten der Prozeß zu Ende und sämmtliche Kohle verbrannt ist.

Mit Hülfe der Spectralanalyse kann man diesen Zeitpunkt mit größter Sicherheit bestimmen. In dem kleinen Instrumente, welches der Gesellschaft gütigst zur Verfügung gestellt wurde, konnte man deutlich das Spectrum beobachten; die eine Hälfte desselben war ziemlich gleichmäßig roth gefärbt, die andere Hälfte aber, durch die stark hervortretende gelbe Natronlinie (das in Osnabrück verhüttete Eisen enthält ganz geringe, chemisch kaum nachweisbare Verbindungen von Natrium) von diesem Roth getrennt, war in verschiedenen Schattirungen grün; diese Schattirungen werden nun durch die Kohle hervorgerufen und sind im Spectrum verschwunden, wenn der Prozeß vollendet ist.

Die Retorte wird dann wieder gedreht und in die Oeffnung

der Eisenbahn=Direction wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirks-Eisenbahnrathes wichtigere, zur Beiraths=zuständigkeit des letzteren gehörige Maßregeln getroffen, so muß sie hiervon dem zuständigen Ausschusse und dem Bezirks=Eisenbahn=rathe bei dessen nächstem Zusammentritte Mittheilung machen.

Der Geschäftsgang des Bezirks=Eisenbahnrathes und des Ausschusses wird durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigendes, von dem Bezirks=Eisenbahnrathe zu entwerfendes, Regulativ geordnet, welches über den Vorsitz im Bezirks=Eisenbahnrathe und Ausschusse und die periodischen Sitzungen des ersteren die erforderlichen Bestimmungen trifft, sowie eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende Zusammen=berufung des Bezirks=Eisenbahnrathes anordnen muß.

Etwaige, von dem Bezirks=Eisenbahnrathe für erforderlich erachtete, Vorerhebungen erfolgen durch die betreffende Staats=Eisenbahn=Direction. Hinsichtlich des in demselben Gesetze be=ordneten Landes=Eisenbahnrathes darf ich mich auf die Bemerkung beschränken, daß die Zusammensetzung desselben mit Rücksicht auf den bedeutend größeren Geschäftsbereich complicirter, die Zuständig=keit desselben der Central=Verwaltung der Staats=Eisenbahnen gegenüber aber eine ähnliche ist, wie die des Bezirks=Eisenbahn=rathes der Direction gegenüber.

Diese Andeutungen, meine Herren, werden, so wünsche ich, die genügende Grundlage zu einer Besprechung der aufgestellten Frage abgeben. Sie werden Ihnen die Vorstellungen erleichtern von dem Wesen des Instituts eines Bezirks=Eisenbahnrathes auf dem Boden des Oldenburgischen Bahngebietes."

Herr Fabrikant August Schultze bemerkte, daß der von ihm im letzten Oldenburgischen Landtage gestellten Frage nach einer Umwandlung des Charakters der „freien Vereinigung" nicht, wie anscheinend angenommen werde, die Absicht zu Grunde gelegen habe, die „freie Vereinigung" in das Gewand eines Preußischen Bezirks=Eisenbahnrathes hineinzupressen. Er habe nur seinem Wunsche nach einem wirksameren Einflusse der in Rede stehenden Versammlung auf das Ergebniß ihrer Verhandlungen Ausdruck geben wollen. Der gutachtlichen Aeußerung über die Gegenstände der Tagesordnung müsse seines Erachtens eine Abstimmung folgen, deren Ergebniß als maßgebend zu betrachten sei; wie weit der

Kreis der Abstimmenden zu ziehen sei, bleibe eine offene Frage. Er glaube, daß man dahin noch käme, wenngleich er aus den Tischgesprächen nach der letzten Winter-Zusammenkunft entnommen habe, daß er mit seiner Ansicht allein stehe und vor der Hand noch gegen den Strom schwimme.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiederte darauf: „Den Eindruck habe ich nicht gewonnen. Ich halte die „freie Vereinigung" für verbesserungsfähig; die Einrichtung eines Bezirks-Eisenbahnrathes für das Oldenburgische Bahngebiet kann ich jedoch als nutzbringend nicht empfehlen.

In Preußen sind die Bezirks-Eisenbahnräthe Organe, welche zum Theil das Gebiet verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen umfassen und wiederum nur Glieder des Landes-Eisenbahnrathes sind. Diese Analogie paßt für uns gar nicht, eher die der Einrichtungen in den süddeutschen Staaten, bei denen es sich im wesentlichen auch um ein Organ für die Staatsbahnen eines Bundesstaates handelt. Dieselben sind aber an äußerem Umfange und Intensität des Verkehrs von weit größerer Bedeutung. Dazu kommt bei uns die Schwierigkeit, daß unsere Staatsbahn sich über die Grenzen des Landes erstreckt und eine förmliche Zuständigkeit, die doch auf gesetzlicher Grundlage beruhen müßte, nicht wohl auf Organe oder gar Angehörige anderer Bundesstaaten bezogen werden kann. Eine Beschränkung auf das Herzogthum würde für uns von großem Nachtheile sein, da wir ganz naturgemäß die meisten Anregungen der Peripherie verdanken, die unmittelbar mit anderen Verhältnissen, namentlich auch Bahnverhältnissen, in Berührung kommt.

Bei einer geregelten Zuständigkeit nicht nur, sondern auch bei einer Abstimmung, deren Votum irgend welche Bedeutung hätte, müßte die Zusammensetzung genau geordnet werden. Die persönlichen Theilnehmer werden jetzt von der Verwaltung allein designirt. Das könnte nicht so bleiben. Da eine andere Art der Berufung ausgeschlossen sein dürfte, würde nichts erübrigen, als sie ganz zu verbannen, was gewiß allseitig bedauert werden würde. Aber auch nach deren Streichung müßte ein bestimmtes Verhältniß der Stimmenzahl zwischen Landwirthschaft, Forstwirthschaft, Industrie, Handel und, wenn ich hinzufügen darf, „allgemeinem Verkehrsinteresse" geregelt werden. Das führt zu künstlichen Ein-

richtungen. Am besten ist es, man läßt es beim Alten und wartet die weitere Entwicklung ab.

Es könnte meines Erachtens nur in Frage kommen, ob die bestehende „freie Vereinigung“ in ihrer mehr zufälligen Zusammensetzung einen Ausschuß zu wählen hätte, der in wichtigeren Dingen von der Eisenbahn-Verwaltung, beziehungsweise dem Staatsministerium, um sein Gutachten angegangen würde. Man müßte und dürfte vertrauen, daß die wählende Versammlung bei Zusammensetzung dieses Ausschusses sorgfältig die verschiedenen Interessen wahrte und gegen einander abwäge, damit der Ausschuß auch nicht scheinbar den Eindruck einer Interessen-Vertretung macht.

Schließlich würde mir durchaus sympathisch sein, wenn das Oldenburgische Bahngebiet in den Hannoverschen Bezirks-Eisenbahnrath einbezogen würde, eine Frage, die bekanntlich früher seitens der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung angeregt wurde, auf die aber von zuständiger Seite bislang nicht zurückgekommen ist. Ich glaube annehmen zu sollen, daß man bei näherer Prüfung eine Schwierigkeit in der gesetzlichen Grundlage gefunden hat. Da dieser Weg hiernach wenig Aussicht auf Erfolg hat, gebe ich anheim, in einem Anhange zum Statut der „freien Vereinigung“ einen Ausschuß zu constituiren, der mit bestimmten Befugnissen der Regierung ausgestattet würde.“

Herr Generalsecretair Stumpf: „Ich gebe zu, daß durch die von Herrn Schultze gewünschte Abstimmung der Versammlung das Gutachten derselben mehr Gewicht erhält. Das ist meines Erachtens aber nicht nöthig, da die in den Versammlungen der „freien Vereinigung“ geltend gemachten Ansichten entgegenkommend behandelt und in den Protokollen erschöpfend und objectiv wiedergegeben werden, so daß der Oldenburgischen Regierung eine etwaige Prüfung bleibt.

Abgesehen von den unangenehmen Folgen, die, wie der Herr Vorredner richtig hervorgehoben hat, die gesetzliche Beordnung eines Bezirks-Eisenbahnrathes für das Oldenburgische Bahnnetz nach sich zieht, werden die Nicht-Oldenburger die Einrichtung desselben nicht mit Freuden begrüßen, da sie alsdann zu den Verhandlungen zwar zugezogen werden können, aber nur geduldet werden.

Das von dem Herrn Vorsitzenden genannte Auskunftsmittel, einen Ausschuß mit bestimmten Befugnissen zu bilden, kann ich

nicht empfehlen, da das Bedürfniß eines solchen nicht vorliegt. Die „freie Vereinigung“ hält jährlich zwei Versammlungen ab, und seitens der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung wird alles gethan, um den in denselben vorgebrachten Wünschen gerecht zu werden. Damit kann sich meines Erachtens Herr Schultze wohl zufrieden geben.

Ich empfehle Ihnen daher, meine Herren, den jetzigen Zustand der „freien Vereinigung“, der sich seit nunmehr 11 Jahren als gut bewährt hat, beizubehalten und nicht durch künstliche Mittel zu verändern.“

Herr Fabrikant August Schultze: „Der Herr Vorredner geht von falschen Voraussetzungen aus, wenn er glaubt, daß ich das Institut der „freien Vereinigung“ in die starre Form eines Preußischen Bezirks-Eisenbahnrathes zwingen will. Das beabsichtigte ich durchaus nicht, wie ich wiederholt bemerke.

Dem Vorschlage des Herrn Vorsitzenden, einen Ausschuß zu bilden, kann ich beistimmen; ich glaube, daß derselbe die Sache nur fördern wird.“

Herr Consul Carl Groß: „Für die Oldenburgischen Bahnen einen Bezirks-Eisenbahnrath auf gesetzlichem Wege zu schaffen, halte ich aus den erörterten Gründen nicht für thunlich, dagegen aber mit Herrn Schultze die Wahl eines begutachtenden Ausschusses für sachdienlich.“

Diese Verhandlungen haben den Schluß der 24. Conferenz abgegeben, und die 25. tritt damit gewissermaßen die Erbschaft einer Verfassungsfrage an, die sie oder eine ihrer Nachfolgerinnen hoffentlich mit glücklicher Hand lösen wird.

§. 3.

Uebersicht über die Versammlungen.

(Ort, Tagesordnung, Ausflüge.)

Im §. 5 der Statuten waren vorläufig zwei Jahresversammlungen, und zwar die Wintersammlung regelmäßig in Oldenburg, die Sommerversammlung abwechselnd im Gebiete des Vereins nach Bestimmung der vorhergehenden Zusammenkunft, in Aussicht genommen. Dieser Plan ist vollständig zur Ausführung gelangt, so daß

12 Winterversammlungen in Oldenburg abgehalten wurden,

je 2 Sommerversammlungen in Rastede, Zwischenahn, Osnabrück und Nordenham,

je eine in Brake, Varel, Quakenbrück und Leer.

Die erste Versammlung wurde in dem Eisenbahn-Directions-Gebäude abgehalten, die zweite mußte bereits des Raummangels wegen in das Sitzungszimmer des Landtagsgebäudes verlegt werden. Auch dieser Saal wurde zu eng und fand man in Ermangelung eines für solche Zwecke geeigneten öffentlichen Locals entgegenkommende Aufnahme seitens der Clubgesellschaft Casino. Mit der Wahl dieses Verhandlungsortes war aber unvermeidlich eine gewisse Rücksicht auf Verzehrung verbunden und zogen daher die letzten Conferenzen nach dem Russischen Hofe über, wo bisher das gemeinschaftliche Essen stets zu besonderer Befriedigung ausgefallen war. Ueberdies empfiehlt sich dieser Gasthof wegen seiner Lage zur Bahn und weil er für die Auswärtigen durchweg ohnehin als Absteigequartier dient.

An den einfachen, gemeinschaftlichen Mittagsessen haben sich auch in der Hauptstadt, die selbstredend leicht anderweite Verpflichtungen bietet, stets fast sämmtliche Anwesende betheiligt. Die Grundlage gemeinschaftlicher Bezahlung und die Beschränkung auch in der Wahl der Getränke hat sich vortrefflich bewährt und dem Zusammensein stets den Charakter einer angenehmen Festtafel gegeben, bei der Ernst und Humor nach Lage der Verhältnisse und der dadurch bedingten Stimmung in Tischreden und Privatgespräch zum wohlthuenden Ausdruck gelangten.

Irgend welche Festlichkeiten sind mit den Winterversammlungen nicht verbunden gewesen.

Anders im Sommer. Die Versammlungen in Rastede (28. Juni 1877 und 2. Juni 1883), in Zwischenahn (26. Juni 1878 und 19. Juni 1882) hatten die Wahl des Platzes mehr den landschaftlichen Reizen dieser bekannten Sommerfrischen zu verdanken; bei Varel (11. Juni 1881) und Quakenbrück (26. Juni 1886) trat schon mehr das Bestreben hervor, die Theilnehmer zugleich an Plätze unseres Gebietes von größerer Bedeutung für den Verkehr zu bringen, welche nicht Allen aus eigener Anschauung bekannt sind. Von äußeren Umständen am wenigsten begünstigt war die Vareler Versammlung. Ein kalter

Regentag in ungemüthlichem Saale vermochte die Zuhörer kaum an den interessantesten Vortrag zu fesseln und für den Aufenthalt im Freien war die Witterung so ungünstig, daß weder den Fabriketablissements noch der herrlichen Umgebung ein Besuch gemacht werden konnte. Die letztere verdient schon für sich allein Berücksichtigung für eine der nächsten Wahlen des Versammlungsorts, ganz abgesehen von dem neuen Interesse, welches das ganze Gebiet durch das Project der Vareler Ringbahn gewonnen hat.

In Quakenbrück bewährte sich die Trennung von Verhandlungs- und Speiselokal in vollem Maße, und die freundliche Einladung des dortigen Handelsvereins führte die Gesellschaft bei so herrlichem Wetter nach dem Schützenhofe, daß selbst das unfreiwillige Bad des ersten Eisenbahnbeförderers der Stadt der ferneren Theilnahme desselben an dem Zusammensein keinen Abbruch that. Möchte der verdiente Herr zu seiner Genugthuung noch eine fernere Eisenbahnverbindung seiner Vaterstadt nach Osten (Dinklage, Lohne, Diepholz) erleben!

Von größerer Bedeutung für die Kunde der Handels-, Verkehrs- und Industrie-Verhältnisse des Bezirks waren die Versammlungen in Osnabrück (7. Juli 1879 und 26. Juni 1885), Brake (10. Juli 1880), Nordenham (30. Juni 1884 und 18. Juni 1887) und die letzte in Leer (am 16. Juni 1888).

Bei Auswahl dieser Plätze war es mehr oder weniger zugleich Hauptzweck, neben den mündlichen Verhandlungen auch die wichtigen Anlagen, welche Verkehr zu schaffen und zu bedienen berufen sind, näher kennen zu lernen, und wurde diese Seite durch das Entgegenkommen von Behörden, Corporationen und Privaten in dankenswerthester Weise gefördert.

In dieser Beziehung leuchtet voran Osnabrück, dessen Magistrat beide Male die Versammlung in der liebenswürdigsten Weise begrüßte und in den altehrwürdigen Friedenssaal aufnahm, dessen Vereine und Gesellschaften den Theilnehmern an der Conferenz Tage bereiteten, die Allen unvergeßlich sein werden. Die Besichtigung der Stadt und ihrer monumentalen Bauwerke, des städtischen Steinkohlenwerks und der Steingruben auf dem Piesberge, das Stahlwerk mit seinen unermüdlichen Bestrebungen für den Fortschritt in dem Eisenbahnbau und die ihm verschwisterte Georgs-Marien-Hütte haben Belehrung und Genuß mit einander

vereint, auf verhältnißmäßig so kurze Zeit zusammengedrängt, wie man es nur unter der bewährtesten Führung erreichen kann.

Zur Erinnerung an diese Besichtigungen folgt die kurze Beschreibung derselben, wie sie im Nachtrag zum Protokolle der 18. Versammlung niedergelegt ist.

„Durch das freundliche Entgegenkommen der Corporationen Osnabrücks wurde den Theilnehmern an der Conferenz am Nachmittage und am nächstfolgenden Tage Gelegenheit geboten, die städtischen Anlagen des Piesberges sowie die vereinigten Unternehmungen der Georgs-Marien Hütte und des Stahlwerks in Augenschein zu nehmen. Der größere Theil der Versammlung konnte an diesen ebenso interessanten wie instructiven Besichtigungen und Erklärungen sich betheiligen, so daß das vom schönsten Wetter begünstigte Zusammensein in den Annalen der freien Vereinigung mit besonderem Danke gegen die Herren Osnabrücker angemerkt zu werden verdient. Zu dem Ende sei es gestattet, aus dem Berichte eines Theilnehmers in wenigen Zügen die Ausnutzung des zweiten Tages zu skizziren.

„Am zweiten Tage versammelten sich die Theilnehmer um 8½ Uhr Morgens auf dem Schillerplatze, um unter der Führung der Herren Directoren Haarmann und Holste das Osnabrücker Stahlwerk und die Georgs-Marien-Hütte zu besichtigen. Nachdem auf dem Stahlwerk zuerst ein kleiner Saal in Augenschein genommen war, in welchem verschiedene Producte und Fabrikate der Werke ausgestellt sind, begab sich die Gesellschaft in die Arbeitsräume, wo derselben gleich beim Eintritt glühende fertige Schienen in fast unheimlicher Vehemenz entgegen rollten, welche dann funkensprühend durch große Kreissägen auf richtige Längen abgeschnitten wurden. Lang ausgestreckt lagen vor uns die Walzen, durch welche das weißglühende Metall gestreckt und nach und nach in das Profil der Schienen umgewandelt wird. Nachdem wir so mehrere lange Schienen aus kurzen dicken Klumpen hatten entstehen sehen, wurden wir an großen Dampfhämmern, an den Oefen zum Erhitzen der Stahlblöcke vor der Walzung und an verschiedenen Maschinen vorbei zu der Bereitungsstelle des Stahls geführt, woselbst der Gesellschaft Gelegenheit geboten wurde, das interessante Schauspiel der Umwandlung von

Gußeisen in Stahl, nach der Bessemer Methode, von Anfang bis zum Ende zu verfolgen.

Im Hintergrunde befindet sich der Cupolofen, in welchem das Gußeisen geschmolzen wird; wir sahen es in flüssigem Zustande in die Converter, große um eine in der Mitte angebrachte Achse drehbare Retorten, fließen. Diese Retorten sind aus starkem Eisenblech mit einem schmiedeeisernem Ringe, an welchem die Drehungsachsen angeschmiedet sind, hergestellt und erhalten eine Futterung aus feuerfestem Thon. Der Boden der Retorten enthält Winddüsen, durch welche so lange atmosphärische Luft gepreßt wird, bis der Kohlenstoff, welcher im Gußeisen vorhanden ist, vollständig verbrannt ist.

Beim Füllen der Retorte wird dieselbe so weit gedreht, bis die Längenachse horizontal zu liegen kommt; in dieser Stellung wird das flüssige Roheisen durch die Oeffnung der Retorte in dieselbe gegossen, aber nur in solcher Menge, daß dasselbe nicht in die Düsen läuft. Dann wird das Dampfgebläse in Bewegung gesetzt, und während die gepreßte Luft durch die Düsen in den Converter eintritt, diese gedreht, bis ihre Oeffnung unter dem zur Abführung der Gase aufgesetzten Schornstein zu stehen kommt. Die eingepreßte Luft durchdringt die flüssige Eisenmasse und hält dieselbe in Bewegung, sie verbindet sich mit dem Kohlenstoff zu Kohlensäure, wodurch eine solche Hitze entsteht, daß das Eisen, auch nachdem es mehr und mehr Kohle verliert, noch immer flüssig bleibt, bis nach etwa 20 Minuten der Prozeß zu Ende und sämmtliche Kohle verbrannt ist.

Mit Hülfe der Spectralanalyse kann man diesen Zeitpunkt mit größter Sicherheit bestimmen. In dem kleinen Instrumente, welches der Gesellschaft gütigst zur Verfügung gestellt wurde, konnte man deutlich das Spectrum beobachten; die eine Hälfte desselben war ziemlich gleichmäßig roth gefärbt, die andere Hälfte aber, durch die stark hervortretende gelbe Natronlinie (das in Osnabrück verhüttete Eisen enthält ganz geringe, chemisch kaum nachweisbare Verbindungen von Natrium) von diesem Roth getrennt, war in verschiedenen Schattirungen grün; diese Schattirungen werden nun durch die Kohle hervorgerufen und sind im Spectrum verschwunden, wenn der Prozeß vollendet ist.

Die Retorte wird dann wieder gedreht und in die Oeffnung

eine gewisse Portion Spiegeleisen (kohlenstoff- und manganreiches, reines Roheisen) gebracht, wodurch man den dieser Zuführung von Kohlenstoff entsprechenden flüssigen Stahl erhält.

Nachdem durch ein nur kurze Zeit andauerndes Durchblasen von Luft eine gleichmäßige Mischung des Spiegeleisens mit dem vorhandenen Eisen in der Retorte entstanden, werden, einmal um die Flüssigkeit abzukühlen, dann aber auch, um eine größere Masse zu erhalten und um Abfälle von früheren Prozessen zu verwerthen, Stücke alten Stahls (alte Schienenenden rc.) in den Converter geworfen. Kurze Zeit später wird die ganze Masse in eine Pfanne gegossen, aus welcher der flüssige Stahl in gußeiserne Formen abgelassen wird. Die Bewegung des Converters, sowie des Krahns, woran die Gußpfanne befestigt und welcher beliebig höher oder tiefer gestellt und gedreht werden kann, geschieht durch hydraulische Pressen mit einer Leichtigkeit und Regelmäßigkeit, welche alle Anwesenden in Erstaunen setzte.

Nachdem wir den interessanten Prozeß, der uns durch den Herrn Director Haarmann in liebenswürdiger und oft humoristischer Weise erläutert wurde, lange bewundert hatten, wurden wir auf das Versuchsfeld für eisernen Oberbau rc., welches seit kurzer Zeit vom Stahlwerk angelegt ist, geführt. Hier konnten wir die verschiedenen Arten Eisenbahn-Oberbau, wie solche bis jetzt ausgeführt worden, genau vergleichen; alle waren vertreten, selbstredend fehlte auch nicht der von Herrn Director Haarmann kürzlich erfundene zweitheilige Oberbau, welcher darin besteht, daß eine große senkrecht durchschnittene Schiene, ähnlich der Hartwigschiene, ohne jede weitere Unterlage direct auf die Bettung gelegt wird. Die beiden Hälften der Schiene werden nun derart aneinander genietet, daß, nachdem der Oberbau gelegt, die Schienenstöße verschränkt zu liegen kommen, so daß die Insassen eines Wagens, welche diese Schienen befahren, überhaupt keinen Schienenstoß mehr fühlen sollen. Da die Schiene so groß ist und einen so breiten Fuß hat, daß sie ohne Querschwellen den Druck der Fahrzeuge auf die Unterbettung überträgt, gehört der aus diesen Schienen hergestellte Oberbau zum Langschwellenoberbau, und muß die Erfahrung lehren, ob er bei den Eisenbahntechnikern sich mehr Sympathie erwirbt, als die bisher ausgeführten Systeme dieser Art gethan haben. Herr Director Haar-

mann, ein Anhänger des Langschwellensystems, wies dann noch an einem Versuchsgleise nach, daß Langschwellengleise seitliche Stöße in bedeutend stärkerem Maaße vertragen können, als Querschwellengleise.

Ueberaus lehrreich und interessant waren die zum Schluß vorgeführten Experimente mit schmalspurigen Forstbahnen, welche in allen möglichen Curven und Steigungen auf dem Platze verlegt waren. Schwere Eichen- und Tannenstämme wurden in kürzester Zeit auf je zwei mit sehr geringem Achsenstand versehene Wagen aufgeladen, durch die schärfsten Curven transportirt und an einer Stelle, wo das Gleise unter den Augen der Zuschauer erst gelegt werden mußte, wieder abgeladen.

Eine kurze Fahrt, theils zu Wagen, theils auf der Eisenbahn, brachte die Theilnehmer von den fertigen Fabrikaten dahin, wo der Bergmann den Stein aus den Gruben fördert, welcher nach langer und häufiger Bearbeitung schließlich zu dem Material, wie wir es gesehen, umgewandelt wird. Wir sahen am Hüggel den durch seine braune Farbe gekennzeichneten Eisenstein, waren Augen- und Ohrenzeugen, wie derselbe durch eine große Anzahl Schüsse gesprengt, wie er dann häufig auf steil abfallenden Seilbahnen forttransportirt, zerkleinert und endlich in Eisenbahnwagen eingeladen wurde, um nach der Georgs-Marien-Hütte befördert zu werden, wo wir ihn nach kurzer Rast, die wir uns vergönnten, am Hochofen wiederfanden.

Nachdem wir auf der Hütte die großen Gebläsemaschinen besehen, stiegen wir zu den Hochöfen hinauf und sahen, wie der Eisenstein gemischt mit Brennmaterial und anderen Zusätzen in die Tiefe des Ofens verschwand, um unten als flüssiges Eisen wieder zum Vorschein zu kommen und so das Product zu liefern, welches auf dem Stahlwerk weiter verarbeitet wird".

Brake bot außer den interessanten Hafeneinrichtungen manchem Theilnehmer die erste Gelegenheit, die Anmuth der Lage des Groß'schen Gartens mit dem anziehenden Blick auf das wechselnde Bild des Stromes zu bewundern und durch eine Dampferfahrt auch die Unterweser kennen zu lernen.

Hatte die Versammlung bei diesem Ausfluge das im Entstehen begriffene Nordenham zum ersten Male begrüßt, so hat dieselbe in zwei späteren Tagfahrten mit dem größten Interesse

die weitere Entwicklung des Platzes verfolgt und wird hoffentlich bei jeder Wiederkehr neue Anlagen und Geschäftszweige kennen zu lernen Gelegenheit haben. Außer den herrlichen Fahrten nach dem rechten Ufer und stromabwärts zur Mündung gewährte eine Wagenfahrt durch die reiche Halbinsel an den Jadebusen, die Ueberfahrt nach Wilhelmshaven und die Besichtigung des Kriegshafens lohnenden Genuß.

Das reiche Programm der Versammlung in Leer mußte eingeschränkt und in seinem festlichen Character herabgestimmt werden durch die erschütternde Kunde, welche am Vortage das Hinscheiden des Kaisers Friedrich meldete. Trotz dieser Trauer und der dadurch herbeigeführten Verhinderung mancher Theilnehmer fiel die Zusammenkunft zu allgemeiner Befriedigung aus. Eine Besichtigung der Stadt und ihrer Umgebung, eine angenehme Seefahrt nach der Insel Borkum, die Benutzung der eben vollendeten Eisenbahn auf diesem Eilande, wie das ganze Zusammensein der durch gemeinsame Interessen und gegenseitige Beziehungen verbundenen Gesellschaft bieten eine schöne Rückerinnerung auf diese ernsten Tage der deutschen Geschichte.

Das Vorhandensein des erforderlichen Verhandlungsstoffs mußte von vornherein die Voraussetzung für die Einberufung der Conferenzen sein. In ihrer ersten Zeit ist einmal die Befürchtung ausgesprochen, daß es an Material fehlen könne; bislang ist dieser Mangel nie eingetreten. Theils boten dieselben Fragen unter veränderten und fortentwickelten Verhältnissen immer wieder neuen Anhalt zu Erwägungen und Wünschen, theils bot auch der weitere Verlauf der inneren und äußeren Geschichte des Eisenbahnwesens stets neue Gegenstände der Verhandlung und wird solche immer von Neuem erzeugen.

Die Erfahrung hat an die Hand gegeben, daß es sich empfiehlt, die Tagesordnung stets so zu besetzen, daß auch bei abgeschwächtem Interesse oder geringerem Eingehen auf die eine oder andere Materie stets für genügenden Vorrath gesorgt ist, und lieber der eine oder andere Punkt vertagt wird als Gefahr gelaufen, daß vorzeitig die Verhandlung erschöpft ist. So ist es gekommen, daß fast regelmäßig, wenigstens in letzter Zeit, die Tagesordnung nicht vollständig erledigt werden konnte; es bietet dies Verfahren auch den Vortheil, daß in der Reihenfolge der

Verhandlungen dasjenige, was augenblicklich dringlicher erscheint oder in erhöhtem Maße das Interesse in Anspruch nimmt, vorweg genommen werden kann.

Eine Uebersicht der verhandelten Punkte wird nicht ohne Werth sein; es ist dabei vorauszuschicken, daß die Annahme des Statuts, es werde in den Winter-Zusammenkünften vorzugsweise über den Güterverkehr verhandelt werden und in den Sommer-Zusammenkünften mehr der Personenverkehr in den Vordergrund treten, sich nicht als zutreffend gezeigt hat. Aus rein practischen Gründen hat sich das Verhältniß eher umgekehrt gestaltet, und ist in der 15. Versammlung seitens der Eisenbahnverwaltung deswegen die Idemnität der Conferenz eingeholt. Im Allgemeinen läßt sich der wiederkehrende Hauptstoff der Verhandlungen in zwei Gruppen theilen: Fahrplan und Tarifsachen; doch weisen die Protokolle eine Mannigfaltigkeit auf, die ohne Zwang eine Zutheilung nur nach diesen Seiten nicht gestattet.

Ueber geschäftliche Angelegenheiten ist wenig verhandelt und hat dieser Theil bereits oben genügende Berücksichtigung gefunden, und zwar einschließlich der Verfassung der freien Vereinigung selbst und der Anregung ihrer Umgestaltung.

Als ein ständiger Gegenstand der Verhandlungen erscheinen „Anträge und Anfragen aus der Versammlung"; neuerdings wird jeder Einladung der besondere Vermerk hinzugefügt, daß die Verwaltung bittet, hierauf bezügliche Wünsche so zeitig kund zu geben, daß eine ersprießliche Verhandlung derselben vorbereitet werden kann. Es ist dies aus der Beobachtung entstanden, daß nicht selten Fragen angeregt wurden, welche theils ihrer Tragweite, theils ihrer Specialität wegen eingehenderer Ueberlegung oder genauerer Feststellung bestehender Verhältnisse erforderten. Daß unter dem angegebenen Titel Material aller Art zusammengetragen wurde, welches zum Theil unter anderen Rubriken besser untergebracht und in den wichtigen Zusammenhang gestellt wäre, konnte nicht fehlen, und auch dieses gab einen Grund ab, thunlichst die Punkte, deren Vorbringen beabsichtigt wird, vorher festzustellen und geeignetenfalls in der Tagesordnung besonders zu bezeichnen. Daß Wünsche bezüglich des Tarifwesens, namentlich aber die vielen, oft einander widerstreitenden Anträge auf Einrichtung des Fahrplans, zweckmäßig an die Hauptverhandlung

über diese Seite des Verkehrs sich anschließen, hat sich von selbst herausgebildet.

Einen ähnlichen Charakter wie die oben berührten „Anträge aus der Versammlung“ hatten, namentlich in der ersten Zeit, die „Mittheilungen der Verwaltung“. Unter dieser Bezeichnung wurde vorgetragen, was in Bezug auf Wünsche und Anträge, welche in früheren Versammlungen verlautbart waren und deren Befriedigung oder Berücksichtigung in Aussicht gestellt war, inzwischen hatte geschehen können, zugleich aber auch über Fortgang und weitere Entwickelung von Angelegenheiten berichtet, die in früheren Zusammenkünften verhandelt, aber ihrer Natur nach nicht zum Abschluß gelangt waren, so über Fragen der Organisation, Bauprojecte, bestimmte Transportartikel und Tariffragen. Auch hierin ist mehr und mehr eine Klärung eingetreten, indem die wichtigen Angelegenheiten unter eigenen Nummern der Tagesordnung von Zeit zu Zeit wieder auftraten. In solcher Anordnung behandelten die letzten Zusammenkünfte die Aenderungen auf tarifarischem Gebiete in weiterem und engerem Kreise, die Verbesserungen und Aenderungen im Personenverkehr und namentlich den Stand der Neubauprojecte.

Während in dem zweiten Abschnitte in systematischer Verarbeitung der wesentliche Inhalt der Verhandlungen, soweit derselbe von dauerndem Werthe erscheint, zusammengestellt werden soll, ist an dieser Stelle vielleicht eine Uebersicht über die Gegenstände unter Bezeichnung der Zusammenkünfte, in denen sie vorkamen, mit der in Klammern beigesetzten Nummer derselben nicht unerwünscht.

Dabei beginnen wir billig mit den den Ausgangspunkt bildenden

Tariffragen,

und zwar zunächst:

Allgemeine Tariffachen.

Einführung des neuen Gütertarifs, (1); Stand der Gütertarifreform, (2); Tarifreform, (3); die deutsche Tarif-Commission, (4); die zweite Stückgutklasse, (5); Entwurf eines Reichsgesetzes über Eisenbahntarifwesen, (6); Tarifänderungen und zweite Stückgutklasse, (13); Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Güterklassifikation, (15); Tarifänderungen und Ausnahme-

tarife, (17); Ausnahmetarife, insbesondere im diesseitigen Gebiet, zweite Stückgutklasse, (19); Veränderungen im Personen- und Güterverkehr, (20); Tariffragen, (21); Veränderungen von Tarifen und schwebende Tariffragen, (22).

Die Tarifirung einzelner Güter

betreffen die Verhandlungen über Klei- und Schlicktransporte, (8, 10, 11, 14); Beförderung von Gemüse in Personenzügen zu Frachtgutsätzen, (13); Tarifirung Amerikanischer Nadelhölzer, (15, 17); Beförderung von thierischem Dünger, (18); Kohlentarife auf diesseitigem Gebiet, (23).

Tarif und Beförderung von Vieh

ist besonders verhandelt unter den Punkten: Berliner Conferenz über Viehbeförderung, (4); Viehbeförderung, (17); Viehtransport von der Weser nach England, (18); Erhöhung des Ersatzes für Viehschäden, (19).

Tarif und Beförderung von Personen.

Neueinrichtungen im Personenverkehr, (10); Erhöhung des Personentarifs, (12); Verbesserungen im Personenverkehr (Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und ständige Tarifcommission), (12); Erleichterungen im Personenverkehr, (14); der neue Oldenburgische Local-Personen-Tarif, (15); combinirbare Rundreise-Billets, (17); Personenverkehr nach den Nordseebädern, (21); Verbesserungen im Personenverkehr, (24); Kilometer-Fahrkarten, (24).

Der Fahrplan

ist zum Gegenstand selbständiger Verhandlung gemacht: Allgemeine Grundsätze für die Aufstellung des Fahrplans und der Fahrplan der Oldenburgischen Bahnen, (2); Sommerfahrplan, (4); Winterfahrplan, (10); Sommerfahrplan, (11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23).

Verkehrseinrichtungen

theils allgemeinerer, theils mehr besonderer Natur sind behandelt: Die Bedeutung der Secundärbahnen, (4); Torf und Kohlen nach Preis und Heizwerth, (6); die Coupeeheizung, (9); Wagenmangel,

(12); Omnibuszüge, (14); der Ladeschein, (17); Vergleich des Heizwerths der hier üblichen Brennmaterialien, (19); Beschreibung der neuen Personenwagen, (22).

Verkehrsergebnisse

sind der Betrachtung unterzogen: Die Abnahme des Verkehrs, ihre Ursache und dadurch bedingte Maßnahmen, (5); die Güterbewegung auf den Oldenburgischen Bahnen, (7); Rückblicke: Torfproduction und deren Absatz, Hochwasser (9); Verkehrseinnahmen, (10); Güterbewegung im Jahre 1882, (13); desgleichen im Jahre 1883, (15).

Der allgemeinen Geschichte

der Entwicklung des Eisenbahnwesens gehören an: Der Antrag Preußens auf Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes, (6); der Uebergang Preußischer Privatbahnen auf den Staat, (7); ständige Tarif-Commission und Generalconferenz, Entwicklung der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung und das Verhältniß der Oldenburgischen Bahnen zu derselben, (9); Fortschritte der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen, (11); der Eisenbahn-Verkehrs-Verband, (22).

Den Ausbau des Oldenburgischen Netzes

behandeln in den früheren Protokollen wiederholt die „Mittheilungen", so z. B. im 5. und 7. Protokolle; insbesondere ist derselbe Gegenstand selbständiger Vorträge und Verhandlungen unter: Eisenbahnproject nach dem Amte Vechta, (10); projectirte Eisenbahnbauten und der Stand dieser Projecte, (20, 21, 23, 24), und die Entwicklung Nordenhams, (16).

Als einzelne Fragen des Ausbaus sind zu bezeichnen: Der eiserne Oberbau (System Haarmann), (21), und die Einfriedigung der Bahnen, (14, 15, 16).

§. 4.

Theilnehmer.

Ein Verzeichniß der Theilnehmer an den Versammlungen, ohne Unterscheidung zwischen Vertretern von Corporationen, persönlich Eingeladenen und Mitgliedern der Verwaltung, ist in alphabetischer Reihenfolge als Anlage dieser Schrift beigefügt unter Bezeichnung der Zusammenkünfte, bei denen die Einzelnen zugegen gewesen sind.

Mag diese Uebersicht an den Wechsel alles Irdischen mahnen, in erster Linie soll sie Allen, die sich darin verzeichnet finden, ein freundliches Erinnerungsblatt an genußreiche Stunden sein.

II. Innere Geschichte.

1. Verfassungsfragen.

A. Die Bestrebungen nach reichsgesetzlicher Regelung des Tarifwesens und Preußens Antrag auf Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes.

Die Verfassung der eigenen Bahnverwaltung hat der Freien Vereinigung wenig Stoff zu Verhandlungen geboten. Die Verwaltung der Oldenburgischen Bahnen, von Anfang an constituirt als staatliches Organ, hat sich auf der einmal gegebenen Grundlage stetig und ohne tiefer eingreifende Umgestaltungen entwickelt. Um so bedeutendere Umwälzungen haben sich jenseits unserer Grenzen vollzogen.

Der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes war zum größten Theile, ganz besonders in Preußen, dem größten und führenden Bundesstaate, durch Eisenbahn-Actiengesellschaften, Gründungen des Privatkapitals, geschehen. Der Zweck dieser Unternehmungen war der Erwerb und dieser Zweck führte zu einem geschäftlichen Verhalten, besonders mit Rücksicht auf die Tariferstellung, das oft den berechtigten Interessen des Verkehrs weniger Rechnung zu tragen schien als dem financiellen Interesse der Unternehmer. Unter der Wirkung dieser Verhältnisse und befördert durch die Vielgestaltigkeit und Verschiedenheit der einzelnen Tarife brach sich in immer weiteren Kreisen die Ueberzeugung Bahn, daß die Eisenbahnen zu einer höheren Aufgabe berufen seien, als dem Erwerbe einzelner Unternehmer zu dienen. An einer Gesetzgebung, welche in zulänglicher Weise das Publikum vor Ausbeutung geschützt hätte, fehlte es; die den staatlich verliehenen Eisenbahnconcessionen hinzugefügten Bedingungen konnten diesen Schutz in ausreichendem Maaße nicht gewähren. Das Reich, verfassungsmäßig zur Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen berufen, erließ

zwar ein einheitliches Betriebsreglement, das eine Anzahl für das Tarifwesen wichtiger allgemeiner Bestimmungen enthält, zu einer gesetzlichen Regelung des Tarifwesens selbst war es noch nicht gelangt, als Preußen die Verstaatlichung seiner Bahnen inaugurirte und durch die Vereinigung des weitaus größten Theils sämmtlicher Bahnen Deutschlands in einer Hand den Ruf nach einer reichsgesetzlichen Grundlage für das Tarifwesen zum Schweigen brachte, indem es aus eigener Machtvollkommenheit das schuf, was man im Wege der Reichsgesetzgebung vergeblich zu erreichen gesucht hatte.

An diesen Vorgängen, die für die Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens in der jüngsten Zeit bestimmend gewesen sind, hat selbstverständlich auch die Freie Vereinigung das regste Interesse genommen. Die ersten Bestrebungen, eine reichsrechtliche Regelung des Tarifwesens zu erwirken, haben sich allerdings schon vor der Zeit ihrer Constituirung geltend gemacht. Die späteren waren in der Sommerversammlung des Jahres 1879 Gegenstand der Verhandlung. Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer leitete das von ihm übernommene Referat mit der Bemerkung ein, daß es sich bei der vorgeschrittenen Zeit (der Gegenstand war der letzte der Tagesordnung) nicht um eine eingehende Mittheilung und Kritik der Details der Entwürfe für die Reichsgesetzgebung, sondern nur um eine Darlegung des äußeren Standes dieser Vorlagen und eine Charakteristik ihres Inhalts handeln könne. Sodann führte er aus:

Im Verfolg der bekannten Denkschrift über das Eisenbahntarifwesen aus dem Reichskanzleramte, welche zu einigem Befremden die Thätigkeit der im Wege freier Vereinigung hergestellten Institutionen (ständige Tarifcommission, Verkehrs-Ausschuß, Generalconferenz) bemängelt und daneben eine Reihe von Desiderien für die reichsgesetzliche Reform dieser Materie aufgestellt habe, sei nicht, wie in erster Linie zu vermuthen gewesen, ein positiver Entwurf von der Stelle, welche die Initiative ergriffen, vorgelegt worden, sondern man habe den zu einer vorläufigen Commissionsberathung zusammenberufenen Vertretern der Bundesstaaten, welche sich im Besitze von Staatsbahnen befinden, überlassen, den Inhalt, welchen man einem derartigen Gesetze etwa zu geben gemeint sei, zusammenzutragen. Auf Grund dieses

Ideenaustausches sei ein Entwurf formulirt und den Bundesrathsmitgliedern der zunächst betheiligten Regierungen zur Berathung und Beschlußfassung vorgelegt. Der Entwurf sei dann an den Bundesrath gegangen, dort im Wesentlichen zur Annahme gelangt, in der Weiterförderung aber durch aufgeworfene Bedenken darüber, ob diejenigen Bestimmungen, welche die Festsetzung der Tarife einem Reichsorgan übertragen, eine Aenderung der Verfassung involvirten, aufgehalten worden, so daß eine Vorlage an den gegenwärtig versammelten Reichstag unmöglich geworden sei. Augenblicklich sei der Eisenbahn-Ausschuß beschäftigt, den materiellen Inhalt des in Aussicht zu nehmenden Tarifsystems und der einzustellenden Einheitssätze einer Berathung zu unterziehen. Die Oldenburgische Eisenbahn-Direction hoffe, und zwar in vollem Einverständniß mit ihrer Staatsregierung, daß der Entwurf in nicht zu ferner Zeit zum Gesetz werde erhoben werden. Die Stimmung scheine sich auch in den Kreisen der Mittel- und Kleinstaaten demselben günstiger gestaltet zu haben und es sei wohl zu erwarten, daß auch im Reichstage eine Mehrheit sich finden werde, welche in den wesentlichen Bestimmungen des Entwurfs weder eine bedenkliche Verstaatlichung im Verhältniß zu den Privatbahnen, noch eine zu kräftige Centralisirung der Reichsgewalt im Verhältniß zu den Einzelstaaten erblicken werde.

Sodann hob der Redner aus dem Inhalt des Entwurfs noch hervor, daß derselbe das Refaktien-Unwesen, d. h. die Concurrenzmacherei durch Rabatte und Rückerstattungen unterdrücken und nach gleichen Einheitssätzen erstellte Tarife ins Leben rufen wolle, letzteres auf der Basis der Berechnung der Frachtsätze nach Maßgabe der Entfernung auf der kürzesten Route und Zulassung der Concurrenz (mit völlig gleichen Frachtsätzen) nur bis zu einer Mehrentfernung von 20 %. Die Festsetzung der Tarife selbst sei dem Bundesrathe vorbehalten, was der gesetzlichen Festlegung derselben gewiß vorzuziehen sei, besonders so lange, bis man mit den einzustellenden Sätzen genügende Erfahrungen gesammelt habe.

Während der Berathungen des Bundesraths-Ausschusses über das vorstehend skizzirte Tarifgesetz habe nun Preußen den Antrag auf Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes beim Bundesrath eingebracht. Vom Standpunkte des Referenten aus sei der Entwurf unannehmbar; derselbe vertheile, wie Referent an einigen

Beispielen illustrirte, die Gewalten im Wesentlichen dahin, daß dem Reiche die Festsetzung der Normen, die Aufsicht und die Controle, den Einzelstaaten das financielle Risico, den Einzelverwaltungen die Arbeit und die Verantwortlichkeit zugewiesen sei.

Im Anschluß an dieses Referat wurde von mehreren Seiten (namentlich in längerer Rede durch Herrn Ober-Bürgermeister Dr. Miquel) bestätigt, daß das Bedürfniß nach Schaffung eines sicheren Rechtsbodens für das Tarifwesen allgemein empfunden werde. Insbesondere sei eine sichere, stetige Entwickelung der Industrie nicht denkbar, so lange nicht eine genügende Stabilität in den Eisenbahntarifen gewährleistet sei; die bestehenden Verhältnisse seien unhaltbar geworden.

Doch auch ein abweichender Standpunkt fand energische Vertretung, indem Herr Syndikus Dr. Marcus zwar nicht in Abrede stellte, daß eine gesetzliche Regelung der wichtigen Materie der Tarifbildung noththue, den im Bundesrathe ausgearbeiteten Entwurf aber nachdrücklichst bekämpfte. Dessen Hauptgedanke sei: einheitliche Regelung der Tarife von einer Centralstelle aus. Dies sei ein falsches Princip. Die Tarifsätze müßten sich nach den Bedürfnissen des Verkehrs richten, dem zu dienen die Eisenbahnen bestimmt seien. Diese Bedürfnisse aber, örtlich und zeitlich verschieden, erheischten nicht nur die Mannigfaltigkeit der Tarife, sondern auch eine gewisse Beweglichkeit; ein Centralorgan sei nicht im Stande, in einem Lande mit so verschiedenen wirthschaftlichen Verhältnissen, wie Deutschland sie darbiete, diese mit Erfolg zu beherrschen. Von einer gefährlichen und willkührlichen Verschiebung der wirthschaftlichen Verhältnisse durch die Tarifpolitik der Privatbahnen könne übrigens schon jetzt kaum die Rede sein.

Die Verhandlung wurde mit dem Beschlusse beendigt, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes jedenfalls noch vor dem Beginn der betreffenden Reichstagsberathungen auf denselben zurückzukommen und dann den Entwurf in seinen einzelnen Bestimmungen einer Discussion zu unterziehen.

B. Uebergang preußischer Privatbahnen auf den Staat.

Aber zu einer solchen Berathung der Entwürfe kam es weder im Reichstage, noch in der Freien Vereinigung. Die preußische

Regierung trat immer bestimmter und erfolgreicher mit dem Programm der Verstaatlichung der Privatbahnen hervor und schon in der nächsten Versammlung der Freien Vereinigung, der Winter-Conferenz von 1880, stand dieser Gegenstand als erster und wichtigster auf der Tagesordnung. Referent war wiederum Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer. Er begann seinen Vortrag mit den Woeten:

„Es kann nicht die Aufgabe unserer Freien Vereinigung sein, sich in theoretische Erörterungen einzulassen, welches System, das Staatsbahnsystem, das Privatbahnsystem, oder das sog. gemischte System im allgemeinen Verkehrsinteresse das richtigste sei; noch weniger hat dieselbe die Bestimmung, einen thatsächlichen Vorgang, der sich in dem hegemonieführenden Bundesstaate des Deutschen Reichs vollzogen hat, vom wirthschaftlichen, financiellen oder gar vom politischen Standpunkte einer Kritik zu unterziehen. Gleichwohl würde es m. E. geradezu unnatürlich sein, wenn wir das wichtigste und folgenreichste Ereigniß, welches vielleicht seit dem Bau der ersten Eisenbahn in Deutschland auf diesem Gebiete ans Licht getreten ist, mit Stillschweigen übergehen wollten. Wir können es gar nicht, wenn wir den Zweck unserer Zusammenkunft nicht hintansetzen wollen."

Nachdem der Redner sodann zunächst die Thatsache der Verstaatlichung selbst beleuchtet und dabei besonders hervorgehoben hatte, daß in derselben nicht eine wechselnde preußische Politik zu erblicken sei, sondern das zielbewußte Streben des Kanzlers, der, da die Versuche, den reichsseitigen Erwerb der deutschen Eisenbahnen durchzusetzen, als gescheitert angesehen werden mußten, wenigstens in dem Competenzkreise des preußischen Staates den Gedanken der Centralisation der Bahnen verwirklichen wolle, behandelte er die Bedeutung dieser Thatsache für die deutschen Eisenbahn-Verhältnisse überhaupt und für die Oldenburgischen Bahnen insbesondere. Er legte dar, daß durch die beschlossenen Bahnankäufe in Verbindung mit den in Angriff genommenen Neubauten der preußische Staat das Uebergewicht in dem gesammten norddeutschen Eisenbahnnetze gewonnen habe, und fuhr dann fort:

„Als die erste Folge der Verstaatlichung läßt sich der Sieg des Staatseisenbahnsystems in Preußen und damit in ganz

Deutschland hinstellen. Eine weitere Ausbildung in derselben Richtung liegt in der Tendenz der gegenwärtig verfolgten Politik, ein endlicher Uebergang des Eisenbahnbesitzes auf das Reich ist jedenfalls nicht ausgeschlossen, eine Rückwärtsbewegung, eine Wiederveräußerung von Staatsbahnen an Private, ist mindestens höchst unwahrscheinlich. In den süddeutschen Staaten, in Bayern, Württemberg und Baden war das Staatsbahnsystem bereits das herrschende, Sachsen hat in den letzten Jahren dasselbe zur Durchführung gebracht, von den kleineren Staaten ist Oldenburg mit den Bahnen des Herzogthums diesem Systeme von Anfang an treu geblieben, Hessen ist durch Ankauf der Oberhessischen Bahn wieder zu demselben zurückgekehrt und außer Braunschweig und Mecklenburg, deren Bahnen allerdings den umgekehrten Entwickelungsgang genommen haben, erübrigen nur die kleineren Bundesstaaten, durch deren Gebiete ausschließlich Privatbahnen sich erstrecken.

„Mit dem Siege des Staatsbahnsystems hat aber auch die Frage der reichsgesetzlichen Regelung eine ganz andere Gestalt gewonnen. Dieselbe ist einerseits erleichtert, andererseits ist das Bedürfniß ein geringeres geworden. Für ein Reichseisenbahngesetz, ein Reichstarifgesetz lag die Hauptschwierigkeit in der Behandlung der mächtigen Actiengesellschaften mit ihren verschiedenen Concessionen. Hätte Deutschland ausschließlich Staatsbahnen, so würde der Dualismus in der Organisation des Aufsichtswesens ohne weiteres ganz entfallen; jetzt ist dieses Moment erheblich abgeschwächt, da die größten Privatbahnen in die Hände des Staates übergegangen sind; zugleich aber ist durch die Verlegung des Schwerpunktes in die freie Disposition der Bundesstaaten *in dieser Richtung* das Interesse an *einer gesetzlichen* Regelung verringert. Das Gesetz schafft Rechte und Pflichten: wenn ich im Wege der Macht erreichen kann, was ich auf dem Wege der Gesetzgebung erstrebte, so bin ich in sofern im Vortheil, als ich den Gewinn nicht auszugleichen brauche durch Uebernahme von Verbindlichkeiten, die auf Gegenseitigkeit beruhen."

Sodann führte der Referent aus, daß der Machtzuwachs der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung durch die neu geschaffene völlig centralisirte und streng bureaukratische Organisation noch eine erhebliche Verstärkung erfahre. Es sei dadurch eine wesent-

liche Machtverschiebung in den Eisenbahnverhältnissen Deutschlands, ja Mitteleuropas, bewirkt worden, die Redner an den Beispielen der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen, der ständigen Tarifcommission, des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erläuterte.

„Von viel mehr unmittelbarem, materiellem Einfluß, so fuhr der Referent fort, ist der Vorgang für die kleineren Kreise der sog. Eisenbahn-Verbände, in denen direkte Tarifsätze für gewisse Verkehrsrelationen und zugleich die Leitung, bezw. Theilung der Transporte über die verschiedenen concurrirenden Routen vereinbart wird. Wird das kleine Netz der Oldenburgischen Staatsbahnen von den oben aufgeführten Einwirkungen nicht unberührt bleiben, so trifft die Verstaatlichung der benachbarten Privatbahnen uns auf diesem Gebiete in vollem Maaße. Hatten wir früher in Bremen Anschluß an die Hannoversche Staatsbahn, Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt, in Osnabrück wiederum außer an die Hannoversche Staatsbahn an Köln-Minden, in Leer an die Westfälische Bahn und knüpften sich sogar nicht geringe Erwartungen an die Verbindung mit der Rheinischen Bahn in Quakenbrück, so wird in Zukunft unser Nachbar überall heißen: „Preußische Staatsbahn" — bis auf den einzigen direkten Anschluß an die Niederländische Staatsbahn in Neuschanz. Die Combinationen der Ausgleiche, welche in der Zusammensetzung der Verbände aus verschiedenen Verwaltungen mit verschiedenen Separatinteressen sich ergaben, fallen für uns gänzlich hinweg, jedenfalls reducirt sich die Möglichkeit unserer Einwirkung auf die Entscheidung einzelner Fragen auf ein Geringes.

„Wie wird sich unsere Verwaltung dem gegenüber verhalten?

„Ich denke zunächst nicht mit derjenigen vis inertiae, die vor Kurzem in der ständigen Tarifcommission als eine natürliche Eigenschaft der kleineren Bahnen von dem Vertreter einer großen Deutschen Staatsbahn vorausgesetzt wurde, sondern in bewußtem Handeln, mag dasselbe in positivem Vorgehen oder in stillschweigendem Gehenlassen seinen Ausdruck finden.

„Zu diesem bewußten Handeln gehört in erster Linie, daß man sich die thatsächlichen Verhältnisse klar zu machen sucht und bei wesentlichen Aenderungen die Unbefangenheit bewahrt, nicht in der Linie einer einmal vorhandenen Auffassung absolut zu

verharren, sondern die historische Entwickelung und den muthmaßlichen Verlauf vom Standpunkt der gegebenen Thatsachen immer neu zu betrachten. Eine solche praktische Politik acceptirt loyal die vorhandene Situation, mag sie ihr behagen oder nicht, und sucht derselben das von ihr zu vertretende berechtigte Interesse nach Kräften anzupassen. Mag man über die Vereinigung eines großen Staatsbahncomplexes denken wie man will, ein Jeder wird zugeben, daß dieselbe mit Vortheilen und Nachtheilen verbunden ist. Die Aufgabe eines kleinen, von dem mächtigen Nachbar umschlossenen Gebietes wird es stets sein, durch engen Anschluß an das größere Ganze die Vortheile thunlichst sich zu Nutze zu machen: das kann nach unserer Ueberzeugung geschehen zum Nutzen des Allgemeinen, zum Vortheil des eigenen Verkehrsgebietes und ohne Schädigung des financiellen Interesses der Verwaltung. Was uns an materieller Selbständigkeit nicht mehr gebührt, wollen wir nicht durch oppositionelle Haltung zu bewahren trachten, sondern bereitwillig gegen Vereinfachung und Ersparnisse eintauschen. In Einzelfragen, wo das Gewicht unserer Stimme eine Entscheidung nicht herbeiführen kann, wollen wir auf Mitwirkung verzichten, bei genereller Regelung aber die Grundsätze, die wir für richtig halten, vertreten und die Berücksichtigung unserer lokalen Verhältnisse verfechten, die ihnen nach unserer Ueberzeugung gebührt.

„Tragisch sehen wir die Sachlage keineswegs an. Sie wissen, in welchem Maaße der Lokalverkehr bei uns präponderirt; auf die Leitung des durchgehenden Verkehrs haben die gegenwärtigen Veränderungen kaum einigen Einfluß; für unsern Versandt und Empfang im Ganzen ist es keine Lebensfrage, zu welchem Thore an den Grenzen unseres Bahnnetzes das Gut ein- und ausgeht; schwieriger schon wird sich die Wahrung der Interessen unserer Hafenstationen gestalten, aber auch in diesem Punkte werden wir auf eine dem Charakter der Hafenplätze und den Concurrenzverhältnissen entsprechende gerechte Behandlung rechnen dürfen."

Im Anschluß an das Referat des Herrn Ober-Regierungsraths Ramsauer nahm Herr Syndikus Dr. Marcus das Wort. Er bekannte sich als Gegner der vollzogenen Verstaatlichung der großen preußischen Privatbahnen. Nachdem dieselbe aber zur Thatsache geworden sei, könne an eine rückläufige Bewegung

zunächst nicht gedacht werden. Vielmehr würden die Verhältnisse mit zwingender Gewalt zu weiteren Verstaatlichungen und unter Auffaugung der kleineren Staatsbahnsysteme zur Durchführung des Reichseisenbahnsystems drängen, und wie die Verhältnisse lägen, erscheine es sogar erwünscht, diesen Proceß zu beschleunigen, um das zeitige unhaltbare Uebergangsstadium möglichst bald in ein Definitivum überzuführen. Erst wenn dies geschehen sein werde, könne ein voller und ehrlicher Versuch mit dem Staatseisenbahnsystem gemacht werden, von dessen Resultat die ferner einzuschlagende Eisenbahnpolitik abhängen müsse. Seiner Ansicht, daß eine übermäßige Centralisation auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verfehlt sei, entsprechend, begrüße er es mit Freude, daß die Oldenburgische Bahnverwaltung bestrebt sein wolle, sich eine gewisse Selbständigkeit zu wahren und eine entsprechende Berücksichtigung der lokalen Interessen durchzusetzen. Sie werde damit dem Lande jedenfalls einen Dienst erweisen.

Herr Freiherr von Hammerstein begrüßte freudig die Verstaatlichung, deren Vortheile jedenfalls groß seien. Fehler, wie sie die Privatbahnen begangen hätten, nämlich die Hintansetzung allgemeiner wirthschaftlicher und Verkehrsinteressen zum Vortheil der den Actienbesitzern zufließenden Mehreinnahmen, werde der Preußische Staat jedenfalls nicht begehen können. Die Gefahren, welche die Concentration des Bahnnetzes etwa mit sich brächte, würden durch die Bildung selbständiger Bezirksverwaltungsorgane, denen Organe der Interessenvertretung anregend und controlirend zur Seite treten würden, vermieden werden. Endlich sei bei der Beurtheilung der Verstaatlichung noch das strategische Interesse in Rücksicht zu ziehen. Daß die Verstaatlichung preußischer Bahnen eine Etappe zum Uebergang der Staatsbahnen auf das Reich sein werde, hoffe er nicht. Vielmehr solle seiner Meinung nach im Interesse der politischen und wirthschaftlichen Entwickelung der Einzelstaaten die preußische Politik an der Landesgrenze Halt machen.

Der Fortgang der Eisenbahn-Verstaatlichung in Preußen und die Entwickelung der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung haben die Freie Vereinigung auch in der Folge auf der 9. (Winter 1881) und 11. (Winter 1882) Conferenz noch beschäftigt. Das Resultat der Verstaatlichung ist unsern Lesern bekannt:

Preußen nimmt heute mit einer Betriebslänge seiner Staatsbahnen von 22000 Kilometern in dem deutschen Eisenbahnnetze, das eine Gesammtbetriebslänge von 39000 Kilometern aufweist, eine durchaus dominirende Stellung ein. Auch über die Entwickelung der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung können wir hier kurz hinweggehen. Auch ihr Ergebniß, die heutige Organisation der Preußischen Bahn-Verwaltung mit ihren streng bureaukratisch centralisirten Behörden, mit ihren berathenden Organen der Interessevertretung ist unsern Lesern genugsam gegenwärtig. Ausdrücklich erwähnen wollen wir an dieser Stelle nur die Errichtung eines Central-Wagenbureaus bei der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg, welches über alle Wagen der Preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen zu disponiren hat, und zwar deshalb, weil auch unsere Oldenburgische Staatsbahn-Verwaltung dieser Centralisation des Wagenmateriales, die sich auf das Beste bewährt hat, mit ihrem eigenen Wagenpark beigetreten ist.

C. Die Errichtung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes.

Dagegen dürfte es angebracht sein, an dieser Stelle in ausführlicherer Weise auf ein Ereigniß einzugehen, welches einen bedeutenden Fortschritt in Ansehung der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens darstellt, erreicht durch den freiwilligen Zusammenschluß der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Wir meinen die im Jahre 1886 erfolgte Errichtung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes. Ueber diese Vereinigung und ihre Ziele referirte Herr Auditor Becker auf der 22. Conferenz (Sommer 1887) mit einem Vortrage, der um so werthvoller war, als er eine historische Uebersicht über die auf die Erzielung einheitlicher Verkehrsverhältnisse gerichteten Bestrebungen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vom Anbeginn des deutschen Eisenbahnwesens an gab. Wir entnehmen diesem Vortrage die folgenden Mittheilungen:

„Im Anfang des Eisenbahnwesens bestimmten die einzelnen Bahnen die in sog. Tarifen zusammengestellten Preise ihrer Transportleistungen nur für ihre eigenen Linien und überließen es den Versendern, bzw. den Spediteuren, für den Weitertransport zu sorgen, wenn derselbe über die Grenzen ihrer Bahn hinausging.

Die Wagen der einzelnen Bahnen liefen nur bis an das Ende des Bahngebiets, die Güter mußten dort umgeladen und der anschließenden Bahn mit neuen Frachtbriefen übergeben werden; die Personen mußten neue Billete auf der andern Bahn lösen, ihr Gepäck von neuem expediren lassen. Kosten, Zeitverlust und oft Beschädigung und Entwerthung der Güter waren die Folgen dieses Systems, ganz abgesehen von den mannigfachen Unannehmlichkeiten, die damit verknüpft waren. Diese Nachtheile zu beseitigen, mußte immer mehr Bedürfniß werden, je mehr das Eisenbahnnetz sich verdichtete und der Verkehr zwischen den einzelnen Bahnen sich vermehrte.

„In Deutschland, wo namentlich vor der Verstaatlichung seitens Preußens das Eisenbahnnetz die Gebiete vieler kleiner Eisenbahn-Verwaltungen umspannte, deren Strecken kein abgeschlossenes Verkehrsgebiet bildeten, führte dies Bedürfniß bald zur Bildung von Eisenbahn-Verbänden. Es sind dies Vereinigungen mehrerer aneinander schließender Eisenbahn-Verwaltungen zu einer Transportgesellschaft, welche für den Verkehr zwischen allen oder bestimmten Stationen eines Gebietes dem Publikum gegenüber als ein Unternehmen mit einheitlichen Bedingungen und Verpflichtungen auftritt. Einen direkten Personen- und Güterverkehr zwischen den Bahnen eines Verbandes einzurichten und zu pflegen, war der hauptsächliche, gemeinsame Zweck der Eisenbahn-Verbände. Zur Erreichung dieses Zweckes führten die zu einem solchen Verbande gehörigen Verwaltungen zunächst directe Frachtbriefe ein, dann ließ man, anfangs freilich nur bei vollen Wagenladungen, die Wagen durchgehen und vermied dadurch die zeitraubende Umladung der Güter, endlich vereinbarte man directe Tarife über die Gesammtfracht zwischen den Stationen der verschiedenen, zu einem Verbande gehörigen Bahnen, und vermied so auch die lästige Umexpedirung bei dem Uebergange der Güter von einer Bahn auf die andere. Aehnliche Einrichtungen wurden für den Personenverkehr getroffen. Die Höhe der von jeder Bahn für die Beförderung von Personen oder Gut in die direkten Tarife einzustellenden Einheits- bzw. Gesammtsätze wurden der Regel nach von ihr selbständig bestimmt. Derartiger Eisenbahn-Verbände entstand allmählich eine große Zahl. Indessen der Verkehr verlangte mehr, als diese Verbände zu gewähren im

Stande waren, insbesondere wurde der Mangel der Einheitlichkeit der tarifarischen Einheitssätze und der einheitlichen Classificationen der Güter schwer empfunden. Diesem Mangel abzuhelfen bezweckte der im Jahre 1868 gegründete sog. Tarifverband, dem nach und nach die sämmtlichen norddeutschen, ferner die sächsischen und die niederländischen Eisenbahn-Verwaltungen beitraten. Diese Verbindung suchte für die Verbandstarife nach Form und Inhalt thunlichste Uebereinstimmung herzustellen und auch auf den übrigen Gebieten, namentlich für den durchgehenden Verkehr, gleichmäßige Einrichtungen und Verbesserungen zu schaffen. Zum Publikum trat dieser Verein in keinerlei rechtliches Verhältniß. Die Verdienste desselben um die Vereinheitlichung der Tarife, insbesondere auch der Expeditionsvorschriften sind nicht zu verkennen; durchgreifend zu wirken war ihm aber schon um deswillen nicht möglich, weil seine, auf Grund gemeinsamer Besprechungen gefaßten Beschlüsse der bindenden Kraft für die einzelnen Mitglieder entbehrten. Nachdem die Tarifangelegenheiten an die Vereinigung sämmtlicher Deutscher Eisenbahnen abgegeben worden waren und ihren Ausdruck in den Beschlüssen der Ständigen Tarifcommission und der Generalconferenz fanden, beschäftigte sich der Tarifverband vorzugsweise mit Feststellung übereinstimmender Dienstvorschriften für die verschiedenen Eisenbahn-Verkehrszweige. Angeregt durch die unbestreitbaren Vortheile, welche sämmtlichen deutschen Eisenbahnen aus der Einheit im Tarifwesen erwachsen, wurde der Wunsch laut, an Stelle des Tarifverbandes einen ganz Deutschland umfassenden Verein zu bilden. Nachdem hierüber mit der dem Tarifverbande nicht angehörenden Verwaltungen Besprechungen stattgefunden hatten, erfolgte am 26. Februar 1886 die Auflösung desselben und zugleich die Constituirung des neuen Vereins unter den Namen „Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband.“ Derselbe bezweckt nach §. 1 seiner Satzungen „die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichsten Uebereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungs-Verfahren, unter Beobachtung des Geschäftsgebietes der Ständigen Tarifcommission, bzw. der in Tarifangelegenheiten

abzuhaltenden General-Conferenzen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen."

„Die Beschlüsse dieses Verbands, welche mit Stimmenmehrheit gefaßt werden, sind entweder solche, welche die betreffenden Einrichtungen den Verbandsmitgliedern nur empfehlen, oder aber solche, welche letztere zu deren Durchführung verpflichten. Diese Verbindlichkeit erstreckt sich jedoch nur auf die Verhältnisse der Verbandsmitglieder unter sich, sodaß jedem Verbandsmitgliede für die Ordnung der örtlichen Einrichtungen innerhalb der seiner Verwaltung unterstehenden Bahnen freie Hand bleibt. Zur Vorberathung der an den Verband gerichteten Anträge ist eine Commission eingesetzt, welche aus 15 Mitgliedern besteht; auch die Oldenburgische Verwaltung ist Mitglied dieser Commission."

Die bis jetzt ergangenen Beschlüsse des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes werden an anderer Stelle Erwähnung finden.

2. Sachliches.

A. Bausachen.

1. Neue Bahnen und Projecte.

A. Neue Bahnen.

Bei der Constituirung der Freien Vereinigung war das Oldenburgische Eisenbahnnetz in seinen Hauptlinien eigentlich ausgebaut und konnte es sich in Betreff neuer Eisenbahnanlagen nur um Verkehrsverbindungen von vorwiegend localer Bedeutung, bezw. um Anschlußstrecken handeln, welche bestimmt waren, mit der Aufschließung von Landestheilen den bestehenden Bahnlinien benachbarter Bezirke gleichzeitig als Zubringer für die ausgebauten Haupt-Verkehrswege zu dienen.

Bis zum Jahre 1878, d. h. beim Abschluß der anläßlich des Gedenktages der fünfundzwanzigjährigen Regierung des Großherzogs Nikolaus Peter von Oldenburg herausgegebenen Gedenkschrift, umfaßte das Oldenburgische Eisenbahnnetz die folgenden Linien:

1. Oldenburg-Bremen mit einer Bahnlänge von 44,33 km, eröffnet am 15. Juli 1867;

2. Heppens-Wilhelmshaven-Oldenburg mit einer Bahnlänge von 52,37 km, eröffnet am 3. December 1867;
3. Oldenburg-Leer mit einer Bahnlänge von 54,88 km, eröffnet am 15. Juni 1869;
4. Sande-Jever mit einer Bahnlänge von 13,18 km, eröffnet am 15. October 1871;
5. Hude-Brake-Nordenham mit einer Bahnlänge von 44,60 km, eröffnet bis Brake am 1. Januar 1873, bis Nordenham am 1. Januar 1877;
6. Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück mit einer Bahnlänge von 112,28 km, eröffnet am 15. November 1876;
7. Ihrhove-Neuschanz mit einer Bahnlänge von 18,42 km, eröffnet am 26. November 1876;
8. Ocholt-Westerstede mit einer Bahnlänge von 7 km, eröffnet am 1. September 1876.

Diesen Linien traten noch 23 kleinere Anschlüsse in einer Gesammt-Geleis-Länge von 37,36 km hinzu.

Von den sämmtlichen Linien wurden die ersteren 7 als Hauptbahnen, vollständig normalspurig, gebaut, während die Linie Ocholt-Westerstede in einer Spurweite von 0,75 m ausgeführt und bis dahin die einzige Schmalspurbahn im Oldenburgischen Lande ist.

Bis zum Abschluß der vorliegenden Festschrift haben neuerdings die Eisenbahnlinien Ahlhorn-Vechta-Lohne, Essen-Löningen, Jever-Carolinensiel ihre Vollendung gefunden und mag in der Kürze ein Bild der Entwicklung dieser Neubauten gezeichnet werden.

9.*) Ahlhorn-Vechta-Lohne.

Das Project einer Localbahn von Ahlhorn über Vechta-Lohne und Damme nach Lemförde, zum Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn, eventuell an eine Fortsetzung über Herford und Detmold, bestand bereits im Beginn der siebziger Jahre, mußte indessen einstweilen hinter die wichtigeren Bauten der größeren durchgehenden Verkehrslinien zurücktreten. In der

*) Die hier gewählten Nummern bilden die Fortsetzung der Reihe der im Jahre 1878 vorhandenen Bahnen.

liche Machtverschiebung in den Eisenbahnverhältnissen Deutschlands, ja Mitteleuropas, bewirkt worden, die Redner an den Beispielen der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen, der ständigen Tarifcommission, des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erläuterte.

„Von viel mehr unmittelbarem, materiellem Einfluß, so fuhr der Referent fort, ist der Vorgang für die kleineren Kreise der sog. Eisenbahn-Verbände, in denen direkte Tarifsätze für gewisse Verkehrsrelationen und zugleich die Leitung, bezw. Theilung der Transporte über die verschiedenen concurrirenden Routen vereinbart wird. Wird das kleine Netz der Oldenburgischen Staatsbahnen von den oben aufgeführten Einwirkungen nicht unberührt bleiben, so trifft die Verstaatlichung der benachbarten Privatbahnen uns auf diesem Gebiete in vollem Maaße. Hatten wir früher in Bremen Anschluß an die Hannoversche Staatsbahn, Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt, in Osnabrück wiederum außer an die Hannoversche Staatsbahn an Köln-Minden, in Leer an die Westfälische Bahn und knüpften sich sogar nicht geringe Erwartungen an die Verbindung mit der Rheinischen Bahn in Quakenbrück, so wird in Zukunft unser Nachbar überall heißen: „Preußische Staatsbahn" — bis auf den einzigen direkten Anschluß an die Niederländische Staatsbahn in Neuschanz. Die Combinationen der Ausgleiche, welche in der Zusammensetzung der Verbände aus verschiedenen Verwaltungen mit verschiedenen Separatinteressen sich ergaben, fallen für uns gänzlich hinweg, jedenfalls reducirt sich die Möglichkeit unserer Einwirkung auf die Entscheidung einzelner Fragen auf ein Geringes.

„Wie wird sich unsere Verwaltung dem gegenüber verhalten?

„Ich denke zunächst nicht mit derjenigen vis inertiae, die vor Kurzem in der ständigen Tarifcommission als eine natürliche Eigenschaft der kleineren Bahnen von dem Vertreter einer großen Deutschen Staatsbahn vorausgesetzt wurde, sondern in bewußtem Handeln, mag dasselbe in positivem Vorgehen oder in stillschweigendem Gehenlassen seinen Ausdruck finden.

„Zu diesem bewußten Handeln gehört in erster Linie, daß man sich die thatsächlichen Verhältnisse klar zu machen sucht und bei wesentlichen Aenderungen die Unbefangenheit bewahrt, nicht in der Linie einer einmal vorhandenen Auffassung absolut zu

verharren, sondern die historische Entwickelung und den muthmaßlichen Verlauf vom Standpunkt der gegebenen Thatsachen immer neu zu betrachten. Eine solche praktische Politik acceptirt loyal die vorhandene Situation, mag sie ihr behagen oder nicht, und sucht derselben das von ihr zu vertretende berechtigte Interesse nach Kräften anzupassen. Mag man über die Vereinigung eines großen Staatsbahncomplexes denken wie man will, ein Jeder wird zugeben, daß dieselbe mit Vortheilen und Nachtheilen verbunden ist. Die Aufgabe eines kleinen, von dem mächtigen Nachbar umschlossenen Gebietes wird es stets sein, durch engen Anschluß an das größere Ganze die Vortheile thunlichst sich zu Nutze zu machen: das kann nach unserer Ueberzeugung geschehen zum Nutzen des Allgemeinen, zum Vortheil des eigenen Verkehrsgebietes und ohne Schädigung des financiellen Interesses der Verwaltung. Was uns an materieller Selbständigkeit nicht mehr gebührt, wollen wir nicht durch oppositionelle Haltung zu bewahren trachten, sondern bereitwillig gegen Vereinfachung und Ersparnisse eintauschen. In Einzelfragen, wo das Gewicht unserer Stimme eine Entscheidung nicht herbeiführen kann, wollen wir auf Mitwirkung verzichten, bei genereller Regelung aber die Grundsätze, die wir für richtig halten, vertreten und die Berücksichtigung unserer lokalen Verhältnisse verfechten, die ihnen nach unserer Ueberzeugung gebührt.

„Tragisch sehen wir die Sachlage keineswegs an. Sie wissen, in welchem Maaße der Lokalverkehr bei uns präponderirt; auf die Leitung des durchgehenden Verkehrs haben die gegenwärtigen Veränderungen kaum einigen Einfluß; für unsern Versandt und Empfang im Ganzen ist es keine Lebensfrage, zu welchem Thore an den Grenzen unseres Bahnnetzes das Gut ein- und ausgeht; schwieriger schon wird sich die Wahrung der Interessen unserer Hafenstationen gestalten, aber auch in diesem Punkte werden wir auf eine dem Charakter der Hafenplätze und den Concurrenzverhältnissen entsprechende gerechte Behandlung rechnen dürfen."

Im Anschluß an das Referat des Herrn Ober-Regierungsraths Ramsauer nahm Herr Syndikus Dr. Marcus das Wort. Er bekannte sich als Gegner der vollzogenen Verstaatlichung der großen preußischen Privatbahnen. Nachdem dieselbe aber zur Thatsache geworden sei, könne an eine rückläufige Bewegung

Von der sogenannten Kapellenschmiede vor Steinfeld an folgten alle 3 Linien einer Trace, welche in längerer Entwickelung in vielfachen Krümmungen die zwischen Steinfeld und Damme liegende Bergfläche mit stark wechselnder Oberflächenbildung mit dem Steigungs-Maximum von $^1/_{75}$ überstieg.

Bei dem Project I war angenommen, daß sich die erforderlichen Haltestellen-Localitäten zum Theil in den an der Chaussee liegenden Wirthshäusern finden würden; das Project III, die Schmalspurbahn, bedurfte, weil die Linie ganz der Chaussee entlang führen sollte, mit Ausnahme der Endstationen, eigener Gebäude nicht, während für Project II fast überall besondere Gebäude zu errichten waren.

Die für die angeführten drei Projecte aufgestellte Veranschlagung der Kosten hatte zu folgenden Ergebnissen geführt:

	Länge km	Anlagekosten im Ganzen Mark	Anlagekosten Mark pro km
Project I	47,835	2 181 000	45 594
„ II	46,985	2 570 000	54 681
„ III	48,703	1 379 000	28 315

Bei der Annahme, daß die Betriebskosten bei allen drei Projecten gleiche seien und nach den vorliegenden Erfahrungen auf 60 % der geschätzten Einnahme zu berechnen wären, ergaben sich folgende Erträgnisse in Prozenten des Anlagekapitals:

Bei Projekt I . . . . . . 3,16 %
„ „ II . . . . . . 2,63 %
„ „ III . . . . . . 5,08 %

Auf Grundlage dieser Berechnungen glaubte Herr Geheimer Oberbaurath Buresch in erster Linie die Ausführung einer Schmalspurbahn von Ahlhorn nach Damme befürworten zu sollen, weil der Kostenunterschied die Verwirklichung einer solchen Anlage am ehesten möglich erscheinen lasse, und die einzigen beim Anschluß an die normalspurigen Bahnen zu berücksichtigenden Nachtheile, welche mit der Umladung der durchgehenden Güter verbunden seien, sich rechnungsmäßig als so unbedeutend herausstellten, daß bei den Verkehrsaussichten der in Betracht kommenden Linie die fraglichen Aufwendungen nicht in's Gewicht fallen würden. Ueberdies scheine die Ausführung einer Bahn mindester Ordnung mit

schmaler Spur deshalb unbedenklich, weil die Möglichkeit eines Umbaues dabei stets offen gehalten werden konnte für den Fall, daß — in voraussichtlich fern liegender Zeit — dazu eine Nothwendigkeit hervortreten sollte. Für das Oberbau- und Betriebsmaterial werde sich unschwer eine anderweite Verwendung finden.

Diese Mittheilungen wurden in der nämlichen Conferenz durch Herrn Oberregierungsrath Ramsauer nach der finanziellen Seite mit der Bemerkung ergänzt, daß es nicht Aufgabe des Staates sein könne, für alle Verkehrswege zu sorgen, daß es vielmehr auch im Eisenbahnwesen eine Grenze gebe, an welcher die Staatshülfe aufhöre und die Selbsthülfe anfange. Das entspreche dem auch in der Volkswirthschaft gültigen Gesetz „Wer da hat, dem wird gegeben" —; deshalb erhalte die wohlhabende und verkehrsreiche Gegend eine Bahn ohne große Opfer, während die an Production und Consumtion ärmere Gegend sich die Hülfsmittel ihres Erwerbes und Genusses selbst schaffen müsse. Ohne eine finanzielle Betheiligung der unmittelbar Interessirten könne daher schwerlich Aussicht auf Staatshülfe eröffnet werden und hänge die Ausführung der Bahn demnach davon ab, wie sich der Amtsverband Vechta zu der Aufbringung der Anlagekosten stelle. Lege man das Project I zu Grunde und nehme an, daß der Amtsverband die für Grunderwerb und Bahnkörper mit 690 000.— *M.* veranschlagten Kosten decke, so würde das Land noch rund $1^1/_2$ Millionen Mark aufzubringen haben, für welche sich Aussicht auf eine $2^1/_2$ prozentige Verzinsung eröffne.

Die Vertreter des bei dem Projecte betheiligten Bezirks glaubten diesen Ausführungen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion gegenüber halten zu müssen, daß die Linie Ahlhorn-Damme-Lemförde gewissermaßen das älteste Eisenbahnproject im Herzogthum sei, auf dessen Verwirklichung man durch Staats-Verträge bereits Hoffnung erweckt habe, ehe noch an eine Oldenburgische Staatsbahn gedacht wurde. Später sei an Stelle der damals in Aussicht gestellten Bahn eine Summe Geldes getreten und an Oldenburg ausgezahlt worden und sei man nunmehr im Oldenburgischen Münsterlande der Ansicht, daß ein Theil dieses Geldes zur Erfüllung jener alten Hoffnungen verwandt werden müsse. Dazu komme, daß infolge der Aufhebung des Amtes Damme und des Obergerichts Vechta ein großer Theil der Ein-

gesessenen gezwungen sei, weite Wege zum Sitze der Behörden zu machen, wie das in keinem Theile des Großherzogthums vorkäme. Um so mehr sei es hier die Pflicht des Staats, erleichternd einzugreifen, zumal auch der Amtsverband Vechta nur wenig leistungsfähig sei. Auf jeden Fall könne seitens der Gemeinden nur eine klein zu bemessende Beihülfe in Anspruch genommen werden.

Im Uebrigen wurde von den Vertretern des Bezirks dringend befürwortet, von dem Bau einer Schmalspurbahn abzusehen und für den Bau eins der beiden ersten Projecte zu wählen.

Die Behandlung des Projectes Ahlhorn-Vechta-Lohne-Damme verdient insofern an dieser Stelle besonders hervorgehoben zu werden, als damit ein im Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes ganz neuer Weg eingeschlagen wurde. Zwar sind auch bei einzelnen der bis zum Jahre 1879 ausgeführten Bahnen in bestimmten Fällen gewisse geringe Aufwendungen der berührten Gemeinden und anderer Betheiligten für die Berücksichtigung localer Wünsche erfordert worden, doch war es hier das erste Mal, daß die Ausführung einer Eisenbahnverbindung auf der Grundlage angefaßt wurde, daß das zur Bahnanlage erforderliche Gelände von den betheiligten Gemeinden unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden sollte.

In der Conferenz vom 26. Juni 1886 zu Quakenbrück konnte Herr Oberregierungsrath Ramsauer die Mittheilung machen, daß der Bau der Bahn durch das Oldenburgische Münsterland, infolge einstimmiger Genehmigung seitens des Landtags, bis Vechta ausgeführt sei und daß eine mit Mehrheit angenommene Resolution des Landtages den späteren Weiterbau der Linie bis Lohne als ein berechtigtes Bedürfniß dieses betriebsamen Ortes anerkannt habe, dessen Befriedigung nur von dem Vorhandensein ausreichender Mittel abhängig zu machen sei.

Die Kosten des Baues der Bahn Ahlhorn-Vechta stellten sich, soweit solches gelegentlich der zwanzigsten Conferenz zu übersehen war,

für eigentliche Baukosten auf	. .	ℳ 480 000 —
„ Betriebsmaterial	„ . .	„ 60 000 —
	in Summa	ℳ 540 000 —

von welchem Betrage die Kosten des Grunderwerbs von dem Amtsverband Vechta übernommen waren.

Bewilligt waren für die Linie 650 000 *M.*, so daß sich eine Ersparniß von 110 000 *M.* ergeben hatte.

Bei einer Gesammtlänge von 20,3 km ergab sich mithin ausschließlich des ausreichenden Betriebsmaterials (ohne Grunderwerb) ein Kostenaufwand von 26 600 *M.* pro Kilometer, ein Betrag, welcher den Kosten ähnlicher normalspuriger Bahnen untergeordneter Bedeutung im übrigen Deutschland entsprach.

Die Strecke Ahlhorn-Vechta wurde am 1. October 1885 dem öffentlichen Verkehr übergeben und hatte bis einschließlich Mai 1886 eine Einnahme von 16 160.25 *M.* gebracht, was für ein Jahr rund 25 000 *M.* oder pro Kilometer 1250 *M.* ergeben hätte.

Das war allerdings außerordentlich wenig, doch glaubte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction auf Grund der anderwärts gemachten Erfahrungen eine angemessene Entwickelung des Verkehrs erhoffen zu sollen, namentlich dann, wenn die Bahn nach Lohne durchgeführt würde, worüber eine Vorlage der Regierung beim Landtage im folgenden Jahre zu gewärtigen war.

An dieser Stelle mag es nicht unerwähnt bleiben, daß kurz nach der Eröffnung der Strecke Ahlhorn-Vechta die Gemüther der Bevölkerung in Vechta und Umgegend durch eine Frage erregt wurden, die anscheinend in den betheiligten Kreisen ernster genommen wurde, als wie solches sachlich angezeigt war. Ende September 1885 hatten nämlich die Gemeindevorsteher von Bakum, Vestrup, Oythe, Lutten und Goldenstedt eine Eingabe an das Großherzogliche Staatsministerium gerichtet, betreffend die Herstellung einer Halte- und Verladestelle an der Bakumer Chaussee auf der von der Horst'schen Wiese. Darin war ausgeführt, daß die Lage des Bahnhofes Vechta für die westliche Bevölkerung der erwähnten Gemeinden, gegenüber der erbetenen Haltestelle, einen Umweg von 4 km bedeute, während von den Eingesessenen der Stadt Vechta in einer Gegenpetition ausgeführt wurde, daß die Anlage jener Haltestelle von Vechta den Hauptverkehr ableiten werde, wofür nach keiner Seite hin ein erhebliches Interesse zu erkennen sei.

Die Angelegenheit gab zu lebhaften Auseinandersetzungen innerhalb der Amtsversammlung, sowie zwischen dieser, dem Groß-

herzoglichen Ministerium und der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction Veranlassung, um schließlich in friedlicher Weise, wie ein Sturm im Glase Wasser, damit zu endigen, daß, unter Anerkennung des von den ländlichen Gemeinden dargelegten Bedürfnisses, ein Haltepunkt an der Bakumer Chaussee eingerichtet und mit dem 1. März 1886 unter dem Namen Falkenrott für den Verkehr eröffnet wurde.

Für die Fortsetzung nach Lohne war zunächst auf die vorhandenen Vorarbeiten, das heißt auf die von Herrn Geheimen Oberbaurath Buresch behandelten Projecte, zurückzugreifen, von denen das eine die Ausführung der Bahn mit thunlichster Benutzung des Chausseedammes, und das andere die Linie in freier Führung, unabhängig von der Chaussee, in Aussicht nahm. Das letztere Project verdiente nach Meinung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction den Vorzug. Nach demselben wandte sich die Linie von Bahnhof Vechta nach Südwesten, ging westlich von Hagen, Krimpenfort und Nord-Lohne vorbei und endigte westlich von Lohne, woselbst der Bahnhof an der Chaussee nach Dinklage, etwa 600 m vom Mittelpunkt des Ortes Lohne, vorgesehen war. Die Steigungsverhältnisse waren sehr günstig und kam nur eine größere Erdarbeit bei Lohne, desgleichen nur ein größeres Bauwerk, die Brücke über den Mühlenbach bei Vechta in Betracht.

Bei der in Aussicht genommenen Lage des Bahnhofs Lohne war von vornherein Rücksicht auf die Weiterführung der Bahn nach Süden, sowie auf die Möglichkeit etwaiger Abzweigungen nach Diepholz und Dinklage-Quakenbrück genommen.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer glaubte annehmen zu dürfen, daß der gleiche kilometrische Aufwand, wie für Ahlhorn-Vechta, auch für Vechta-Lohne genügen werde. Die Baukosten waren danach für 8 km à 26 600 ℳ auf 212 800 ℳ zu berechnen, wovon die Hälfte durch Ersparungen bei Ahlhorn-Vechta bereits gedeckt war. Man zweifelte nicht, daß die fehlenden Mittel vom Landtag gern zur Verfügung gestellt würden, um endlich eine alte Hoffnung des Oldenburgischen Münsterlandes in Erfüllung gehen zu lassen, und glaubte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction erst nach Sicherung dieser Strecke, unter Heranziehung der Privatthätigkeit, dem Project für eine Querverbindung Diepholz-Lohne-Dinklage-Quakenbrück näher treten zu können.

Diese Mittheilungen fanden bei den Vertretern des betheiligten Bezirks begreiflicherweise eine sehr freudige Aufnahme. Als gelöst wollte man die Eisenbahnfrage für das südliche Münsterland allerdings erst dann betrachten, wenn der Weiterbau der Bahn nach Süden über Steinfeld und Damme, zum Anschluß entweder an die Venlo-Hamburger Bahn in Lemförde oder an die Oldenburg-Osnabrücker Bahn in Bramsche oder in Alfhausen, gesichert sei.

Bezüglich der Lage des Bahnhofes Lohne und des etwaigen Anschlusses für die von Damme ab inne zu haltende Richtung der Bahnfortsetzung gaben sich bei jener Gelegenheit einige Meinungsverschiedenheiten kund, deren Bedeutung jedoch dadurch hinfällig wurde, daß nach Mittheilung des Herrn Oberregierungsraths Ramsauer über die Weiterführung der Bahnlinie von Lohne, sowie über den Bau einer Strecke Quakenbrück-Dinklage-Lohne Projecte noch nicht vorlagen.

In der einundzwanzigsten Conferenz zu Oldenburg am 26. Februar 1887 konnte berichtet werden, daß die provisorischen Einnahmen der Bahn-Strecke Ahlhorn-Vechta für das Jahr 1886 sich auf 38 993 *M.* stellten. Vergleiche man damit die Einnahmen der 3 Monate des Vorjahres seit der Betriebseröffnung, so betrug diese provisorische Einnahme 6341 *M.* gegen 8331 *M.* pro 1886 und glaubte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction daraus schließen zu dürfen, daß bei einem Weiterbau der Linie bis Lohne der Aufschluß des Hinterlandes in kurzer Zeit sogar direkt eine angemessene Verzinsung des vom Staate aufgewandten Kapitals bringen werde.

Die Berechnungen, welche über die Bedeutung des sich bis dahin hauptsächlich über Diepholz bewegenden Lohner Güterverkehrs aufgestellt wurden, schienen diese Annahme zu bestätigen, und Herr Oberregierungsrath Ramsauer nahm daher keinen Anstand sich dahin auszusprechen, daß die Bahn Vechta-Lohne rentabel sei.

In der dreiundzwanzigsten Zusammenkunft der freien Vereinigung zu Oldenburg am 3. März 1888 konnte denn auch mitgetheilt werden, daß die Bahn Vechta-Lohne im Landtage ohne Widerspruch, sogar ohne Debatte, genehmigt war und zwar nach dem Projekte, welches eisenbahnseitig stets befürwortet wurde.

Die Anordnung des Bahnhofes Lohne war so gewählt, daß sie die Fortsetzung der Linie nach allen in Betracht kommenden Richtungen zuließ und sich vom Kirchthurm nicht weiter als 800 m entfernte. Die für den Bau erforderlichen Mittel konnten seitens der Großherzoglichen Staatsregierung aus vorhandenen Ueberschüssen zur Verfügung gestellt werden, wobei, wie bei Ahlhorn-Vechta, auch dieses Mal die Kosten des Grunderwerbs von den betheiligten Gemeinden übernommen waren.

Der Bahnbau war infolgedessen ohne Verzug in Angriff genommen und bereits soweit gefördert, daß nach Mittheilung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction die Eröffnung voraussichtlich im Laufe des Sommers erfolgen konnte.

In der That ist die Linie am 15. September des Jahres 1888 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Länge dieser Fortsetzung der Bahnlinie Ahlhorn-Vechta beträgt nach den in der 24. Zusammenkunft gemachten Angaben 7,78 km. Die Richtung der Bahn entfernt sich wenig von einer die Endstationen verbindenden geraden Linie, ohne mit der weiter östlich liegenden Staatsstraße in Beziehung zu treten. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 750 m, das steilste, nur einmal auf 250 m Länge vorkommende Gefälle 1:100; die übrigen Gefälleverhältnisse bewegen sich zwischen 1:200 und 1:600. Der Höhenunterschied zwischen dem höchsten und tiefsten Punkte der Bahn ist 5,5 m. An Brückenbauwerken ist nur die 5 m weite Brücke über den Citadellgraben bei Vechta erwähnenswerth.

Ein langersehntes Ziel ist damit für das oldenburgische Münsterland erreicht worden, wenn auch die neue Bahnlinie noch so lange wird als unvollendet gelten müssen, bis die Strecke so oder so vollständig nach Süden durchgebaut ist.

10. Essen-Löningen.

Das Project der Bahnstrecke Essen-Löningen läßt an Alterthum ebenfalls nichts zu wünschen übrig, wenngleich es sowohl in diesem Punkte wie im Punkte seiner Bedeutung für das gesammte Oldenburgische Land von der Verbindung Ahlhorn-Vechta-Lohne weit übertroffen wird.

Schon in der Winterconferenz 1880 zu Oldenburg am 28. Februar theilte Herr Amtshauptmann Hayessen aus Cloppen-

burg mit, daß sich in Holland eine Gesellschaft unter dem Namen Velov'sches Spoorweg-Comité in den Provinzen Drente und Overyssel gebildet und unter Anderm auch das Project einer Linie von Deventer über Nordhorn nach Lingen, anschließend an Station Freren der Rheinischen Strecke Duisburg-Quakenbrück, aufgestellt habe. Dadurch sei man in Löningen angeregt worden, ein Comité zu bilden, um die projektirte Richtung ab Lingen über Haselünne-Löningen nach Cloppenburg zu leiten. Die holländische Gesellschaft habe sich denn auch bereit erklärt, die letztere Richtung anzunehmen, falls Oldenburg die Trace von Cloppenburg bis zur Landesgrenze herstellen würde. Die von dem Löninger bezw. Haselünner Comité nachgesuchte Concession zu den Vorarbeiten für eine Verbindung von Cloppenburg über Lastrup, Löningen, Haselünne nach Lingen wurde jedoch seitens des Oldenburgischen Ministeriums einstweilen nicht ertheilt, vielmehr von weiter nachzuweisenden Garantien abhängig gemacht. Von der Angelegenheit war alsdann längere Zeit in der freien Vereinigung keine Rede mehr, bis in der zwanzigsten Conferenz zu Quakenbrück am 26. Juli 1886 Herr Baurath Niemeyer die Verwirklichung des Projects in Aussicht stellen konnte.

Die Eisenbahn-Direction hatte seiner Zeit die Ertheilung einer Concession zu Vorarbeiten nur mit Rücksicht auf das zu gewinnende Vermessungsmaterial empfehlen können, da sie eine durchgehende neue Bahnverbindung von Cloppenburg über Haselünne-Lingen nach Holland nicht für lebensfähig zu erachten vermochte.

Die Vorarbeiten auf der Linie Haselünne-Lingen-Cloppenburg wurden in der That für Rechnung des Comités damals ausgeführt und werden hoffentlich auch in Bezug auf die Weiterführung der inzwischen fertig gewordenen Verbindung bis Löningen noch ihre Früchte tragen. Die Verwirklichung der letzterwähnten kleinen Verbindung leitet sich eigentlich aus dem Jahre 1885 her, als, unter lebhafter Unterstützung seitens des Amts Cloppenburg, in Löningen das Bestreben hervortrat, auf dem kürzesten Wege Anschluß an die Oldenburgische Südbahn in Essen zu finden. Die Gemeinden Löningen und Essen zeigten sich geneigt, unter Voraussetzung des Eintretens von Staatshülfe einen erheblichen Theil des erforderlichen Baukapitals à fonds perdu aufzubringen.

Da indessen auf Staatshülfe sobald nicht zu rechnen war, so entschlossen sich die betheiligten Gemeinden auf Anregung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction und des Großherzoglichen Amts Cloppenburg, das ganze Baukapital aus eigener Kraft aufzubringen, nachdem die Staatsregierung ihrerseits die Genehmigung für den Bau, sowie die unentgeltliche Hergabe von Staatsgründen, erforderlichenfalls des Sommerweges der Chaussee, sowie die kostenfreie Mitbenutzung des Bahnhofes Essen in Aussicht gestellt hatte. Die Betriebsübernahme durch die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung war außerdem zugesagt worden und durfte man überdies darauf rechnen, daß auch die Bauausführung durch die Eisenbahn-Direction besorgt werde.

Bei der Aufstellung des Projectes hatte man im Wesentlichen auf die für die Bahnlinie Ahlhorn-Vechta ermittelten Kostenpunkte Rücksicht genommen und für das Kilometer eine Summe von 30 000 *M.* zu Grunde gelegt, sodaß der Geldaufwand für die 13 km lange Bahn auf rund 400 000 *M.* veranschlagt wurde. Bezüglich der Ertragsfähigkeit der neu geplanten Verbindung ließen sich — da die durchschnittene Gegend aus ziemlich guten Geestboden mit arbeitsamer Bevölkerung bestand und die Ausgangs- bezw. die Endpunkte der Strecke von Ortschaften gebildet wurden, welche Mittelpunkte großer Gemeinden waren — ziemlich günstige Vermuthungen aufstellen, so daß bei den lebhaften Beziehungen zwischen Essen und Löningen die Roheinnahme auf jährlich 4000 *M.* pro Kilometer veranschlagt werden konnte. Die Konzession wurde der Gemeinde Löningen von der Großherzoglichen Staatsregierung ertheilt und wird es Interesse haben, dieselbe nachstehend in ihrem, erst am 6. Januar 1888 endgültig aufgestellten, Wortlaut mitzutheilen.

Concession

für die Gemeinde Löningen zum Bau einer normalspurigen Lokomotivbahn untergeordneter Bedeutung von der Station Essen der Oldenburgischen Staatsbahn nach dem Orte Löningen.

---

§. 1.

Der Gemeinde Löningen wird mit Höchster Genehmigung die nachstehende Konzession zum Bau einer normalspurigen Loko-

motivbahn untergeordneter Bedeutung vom Orte Löningen nach der Station Essen zum Anschluß an die Oldenburgische Staatsbahn ertheilt.

§. 2.

Das Anlagekapital für die Herstellung der Bahn nebst allem Zubehör wird auf 400 000 ℳ festgesetzt. Dasselbe ist durch eine mit $3^1/_2$ % p. a. zu verzinsende Anleihe der Gemeinde Löningen aufzubringen. Die Amortisation dieser Anleihe hat in der Weise zu geschehen, daß mit derselben in dem auf die Eröffnung des Betriebes folgenden Rechnungsjahre begonnen und zur Verzinsung und Amortisation mindestens jährlich eine solche gleiche Summe verwandt wird, daß die Anleihe spätestens in 50 Jahren getilgt ist. Der spezielle Tilgungsplan unterliegt der Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des Innern.

Die Gemeinde ist verpflichtet, die zur Verzinsung und Amortisation der Anleihe erforderlichen Beträge aus den der Gemeindekasse überwiesenen Antheilen an den Betriebseinnahmen des Eisenbahn-Unternehmens (§. 9) zu decken. Reichen diese Antheile nicht aus, so hat die Gemeinde den Ausfall aus der Gemeindekasse zu bestreiten.

§. 3.

Die Gemeinde Löningen als Eigenthümerin der Zweigbahn wird nach außen durch die Großherzogliche Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertreten, welche, abgesehen von der Dispositionsbefugniß über die Substanz der Eisenbahn, zu allen und jedem Verfügen in Beziehung auf das Eisenbahn-Unternehmen ohne Weiteres legitimirt ist.

§. 4.

Das Project der Bahn wird vom Staatsministerium nach Anhörung der Gemeinde festgestellt und durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direction ausgeführt.

Für die Projectirung und Ausführung werden im allgemeinen die Grundsätze zur Anwendung gebracht, welche in den technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für die Erbauung und den Betrieb von Lokalbahnen enthalten sind. Abweichungen bedürfen der Genehmigung des Staatsministeriums.

§. 5.

Das Staatsministerium wird den zur Anlage der Zweigbahn erforderlichen Grund und Boden, soweit er im Eigenthum des Staates steht, der Gemeinde unentgeltlich auf so lange zum Gebrauche überweisen, als das Areal für die Bahn benutzt wird.

Auch wird die Benutzung der Berme an der Staatschaussee zur Herstellung des Bahnkörpers nach Maßgabe der dieserhalb festgestellten Bedingungen unentgeltlich gestattet.

Endlich wird der Gemeinde die Mitbenutzung der Station Essen und sämmtlicher auf derselben befindlichen Anlagen ohne Entgelt eingeräumt, die Einführung der Zweigbahn in die Station Essen und die für deren Betrieb erforderlichen besonderen Anlagen fallen zu Lasten des Unternehmens.

§. 6.

Die Großherzogliche Eisenbahn-Direction wird auf Kosten der Gemeinde ein Spezialproject der zu erbauenden Bahn nebst Kostenanschlag aufstellen. Werden bei Ausführung des Baues durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direction Ersparnisse erzielt, so kommen diese der Gemeinde zu Gute. Ob, beziehungsweise welche Ersparungen gegenüber dem Kostenanschlage gemacht sind, entscheidet in Ermangelung einer Verständigung mit der Gemeinde das Staatsministerium, Departement des Innern.

Etwaige Ueberschreitungen bedürfen der Genehmigung der Gemeinde. Diese Genehmigung soll nicht versagt werden, wenn die Mehrausgaben nachweislich durch elementare Ereignisse, erhöhte sicherheitspolizeiliche Anforderungen oder unvorhergesehene Steigerung der Arbeitslöhne oder Materialienpreise hervorgerufen werden. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, entscheidet bei Meinungsverschiedenheit das Staatsministerium, Departement des Innern.

§. 7.

Das von der Gemeinde zur Verfügung zu stellende Anlagekapital ist nach Bedarf auf Erfordern der Eisenbahn-Direction bereit zu stellen.

§. 8.

Den Betrieb der Bahn einschließlich der aus dem Betriebe resultirenden Lasten übernimmt dauernd die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung, welcher auch die Ausrüstung der Bahn mit

dem erforderlichen Betriebsmaterial obliegt. Der Bedarf an letzterem wird zugleich mit den Baukosten veranschlagt, den dafür entfallenden Betrag hat die Gemeinde vor der Eröffnung des Betriebes an die Eisenbahnkasse abzuführen.

Der Betrieb wird in dem Umfange ausgeführt werden, daß täglich mindestens 3 Züge mit Personenbeförderung von Löningen nach Essen hin und zurück abgelassen werden. Eine Aufhebung, Einstellung oder Beschränkung des Betriebes unter das vorstehend angegebene Maß ist nur zulässig mit Zustimmung der Gemeinde.

§. 9.

Ueber die Einnahmen der Zweigbahn wird von der betriebsführenden Verwaltung eine besondere Rechnung geführt.

Von den Roheinnahmen erhält der Staat innerhalb der ersten zehn Jahre nach Eröffnung des Betriebes 5 % für Erneuerung der Anlagen und des Materials und von dem Reste 50 % für Betrieb und Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör. Die verbleibenden 50 % oder $47\frac{1}{2}$ % der gesammten Roheinnahme erhält die Gemeinde zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals.

Nach Ablauf von zehn Jahren nach der Betriebseröffnung soll eine Revision dieser Prozentsätze stattfinden, und kann solche auch späterhin von beiden Seiten alle fünf Jahre verlangt werden.

Bei solchen Revisionen soll für die Ermittelung der Selbstkosten des Staates für Erneuerung, Betrieb und Unterhaltung ein Ansatz für die Kosten der allgemeinen Verwaltung (Generalkosten) nicht gemacht werden.

Sollte eine Revision ein ungünstiges Resultat für die Gemeinde ergeben, so werden bei etwaiger Neuregelung der Prozentsätze die dem Staate aus dem Eisenbahn-Unternehmen erwachsenen indirekten Vortheile (Steigerung des Verkehrs auf der Hauptbahn, verbesserter Absatz der Forstprodukte u. s. w.) in billige Berücksichtigung gezogen werden.

Bei Vornahme der Revision und Feststellung der Prozentsätze soll der Gemeinde Gelegenheit gegeben werden, durch einen Vertreter den Verhandlungen beizuwohnen und mit ihren Einwendungen gegen die Richtigkeit gehört zu werden.

Die Betriebseinnahmen werden monatlich mit den übrigen

Einnahmen der oldenburgischen Staatsbahnen vorläufig ermittelt, der Antheil der Gemeinde Löningen derselben zu den Fälligkeitsterminen der Zinsen für die zum Zwecke der Erbauung der Bahn aufzunehmende Anleihe überwiesen, und findet nach Schluß des Eisenbahn-Rechnungsjahres endgültige Abrechnung und Ausgleichung statt.

§. 10.

Dem Staate bleibt es vorbehalten, jederzeit das Eigenthum an der Bahn zu erwerben. Er hat in diesem Falle in Ermangelung einer sonstigen Vereinbarung das vollständige, für die ursprüngliche Anlage oder für etwaige spätere Ergänzungen oder Erweiterungen aufgewandte Kapital ohne Zinsen zu erstatten, der Gemeinde Löningen für die Verzinsung des angeliehenen Kapitals bis dahin etwa zugeschossene Summen zu ersetzen, auch der Ortsgenossenschaft Löningen für das zur Bahn hergegebene Land pro Hektar 2500 *M.* zu zahlen, sowie etwaige sonstige Aufwendungen von Communen oder Privaten zur Ergänzung oder Erweiterung des Unternehmens zu erstatten.

Sofern und soweit zur Zeit der Ausübung des Ankaufsrechts durch den Staat die Gemeinde Löningen auf Grund des Betriebsvertrages mehr Einnahmen erhalten hat als zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich, ist der Staat berechtigt, den ihm in früheren Jahren durch die Betriebsübernahme etwa erwachsenen Schaden in Anrechnung zu bringen.

§. 11.

Der Bau der Bahn soll spätestens drei Monate nach erfolgter Genehmigung des Landtages in Angriff genommen und innerhalb eines Jahres nach der Inangriffnahme fertig gestellt und dem Betriebe übergeben werden.

§. 12.

Kommt das Eisenbahn-Unternehmen nicht zur Ausführung, so bleiben die Kosten der Aufstellung des Spezialprojectes und des Kostenanschlages zu Lasten der Gemeinde Löningen, welcher dafür auch das einschlägige Akten- und Kartenmaterial zur Verfügung zu stellen ist.

§. 13.

Die Verpflichtungen des Unternehmens der Post gegenüber regeln sich nach dem Reichsgesetze vom 20. Dezember 1875 und den unterm 28. Mai 1879 vom Reichskanzler erlassenen Ausführungsbestimmungen zu Artikel 9 dieses Gesetzes.

§. 14.

Für die Beförderung von Truppen, Militär-Effecten oder sonstigen Militär-Bedürfnissen sind die für Bahnen untergeordneter Bedeutung bestehenden oder noch zu erlassenden Bestimmungen maßgebend.

§. 15.

Sofern für Bahnzwecke eine Telegraphenleitung angelegt wird, ist dieselbe zur Benutzung von Privat- und Staatsdepeschen einzuräumen, auch das Gestänge für eine Staatsleitung zur Verfügung zu stellen, alles nach näherer Anordnung der Reichs-Telegraphen-Verwaltung.

§. 16.

Sollte demnächst regierungsseitig beschlossen werden, Eisenbahnen, Wege, Kanäle oder andere öffentliche Wege anzulegen oder anlegen zu lassen, welche sich an die Eisenbahn anschließen oder dieselbe durchschneiden, so muß deren Ausführung gestattet, bezw. eine den Anforderungen der Technik entsprechende Verbindung eingeräumt werden. Aus solcher Anordnung darf jedoch dem Eisenbahnbetriebe ein Hinderniß nicht erwachsen, noch dem Unternehmen ein Kostenaufwand zugemuthet werden.

§. 17.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landes-Vertheidigung veranlaßt werden, kann das Unternehmen vom Staate bezw. vom Deutschen Reiche Entschädigung nicht in Anspruch nehmen.

Oldenburg, 1888 Januar 6.

Staatsministerium,
Departement des Innern.

Die Abänderung, welche der ursprüngliche Entwurf der Concessionsurkunde erfahren hatte, besteht darin, daß der Gemeinde Löningen für den Fall einer staatsseitigen Erwerbung der Bahn außer dem Anlagekapital auch die von der Gemeinde geleistete Zubuße der Zwischenzeit erstattet werden sollte.

In der einundzwanzigsten Conferenz zu Oldenburg am 26. Februar 1887 kam die Sache eingehender zur Sprache. Seitens des Herrn Oberregierungsraths Ramsauer wurde bei dieser Gelegenheit erwähnt, daß das entschlossene Vorgehen in der Gemeinde Löningen vielerorts Befremden erregt habe. Die Gemüther dürften sich indessen beruhigen, wenn man ihnen an der Hand positiver Zahlen das muthmaßliche Ergebniß vorrechne. Lege man einer solchen Berechnung die auf der Strecke Ahlhorn-Vechta erzielten Resultate zu Grunde, so gestalte sich daraus folgendes Bild:

Die vorläufig ermittelten Einnahmen der Bahn Ahlhorn-Vechta betrugen 1886 . .	38 993 *M.* — *₰*
Nach Verhältniß der 3 Betriebsmonate des Vorjahres kann die endgültige Einnahme um 10 % höher veranschlagt werden . . .	3 899 *M.* — *₰*
Roheinnahme	42 892 *M.* — *₰*

Davon 5 % (2 144 *M.*) ab für den Erneuerungsfonds verbleiben 42 892 *M.* — 2 144 *M.* = 40 748 *M.*, davon für den Betrieb und die Unterhaltung ab 50 %, verbleibt die andere Hälfte mit 20 374 *M.*

Das Anlagekapital beträgt incl. des von dem Amtsverbande aufgebrachten Grunderwerbs (36 246 *M.* 74 *₰*) = 550 101 *M.* 66 *₰*.

Dies Anlagekapital macht — Zinsen zu $3^1/_3$ % — zu welchem Fuße Communen noch vor Kurzem zu gleichem Zwecke Geld angeboten wurde — 19 003 *M.*

Hätte der Amtsverband oder die Stadt Vechta auf der Löninger Grundlage das Geld hergegeben, so hätte der Antheil an der Roheinnahme betragen	20 374 *M.* — *₰*
die Verzinsung	19 003 *M.* — *₰*
Ueberschuß	1 371 *M.* — *₰*

oder fast 1/8% zur Amortisation, zu welchem Zwecke außerdem das für den Grunderwerb verauslagte Kapital hätte verwendet werden können.

Im Uebrigen hatte dieser Gegenstand in den Landtagsverhandlungen viel Staub aufgewirbelt, da man den Zweifel erhob, ob das nach den vorliegenden Abmachungen vom Staate zu übernehmende Risico nicht ein zu bedenkliches sei, so daß man dieserhalb zunächst einen strikten Nachweis über die demnächstigen Kosten des Betriebes erforderte. Einen solchen Nachweis hatte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction nicht zu liefern vermocht, da er eben überhaupt in keinem Falle zu liefern war und es im Uebrigen praktisch richtig erscheinen mußte, bezüglich der für den Betrieb der Strecke Essen-Löningen der Verwaltung erwachsenden Kosten nicht die vollen absoluten Kosten, sondern nur diejenigen Mehrkosten in Betracht zu ziehen, welche eine hinzutretende Linie oder ein hinzutretender Verkehr alter Linien der vorhandenen Gesammtverwaltung verursachte. Demnach konnte angenommen werden, daß bei einer Kilometereinnahme der Bahn Essen-Löningen von 3000 *M.* der betriebsführende Staat einen Ueberschuß haben würde. Die Concession wurde im Uebrigen nach der erfolgten Klarstellung auch seitens des Landtages genehmigt und so konnte in der dreiundzwanzigsten Zusammenkunft der freien Vereinigung am 5. März 1888 von Herrn Oberregierungsrath Ramsauer mitgetheilt werden, daß der Bau bereits in Angriff genommen und die Eröffnung der Linie für den Verkehr noch im Laufe des Sommers zu erwarten sei. Diese Erwartung ist in Erfüllung gegangen, indem die Strecke Essen-Löningen am 12. August 1888 dem Betriebe übergeben wurde.

Nach der gelegentlich der 24. Zusammenkunft gegebenen Beschreibung verfolgt die Linie im Allgemeinen die Richtung der Staatsstraße, welcher sie auf halbem Wege stellenweise ganz nahe tritt, am Anfang und Ende jedoch sich von derselben ziemlich weit entfernend. Die meisten Bogen überschreiten einen Halbmesser von 1000 m nicht. Das stärkste Gefälle beträgt 5 m auf 500 m Länge; im übrigen bewegen sich die Gefälleverhältnisse zwischen 1:150 und 1:500. Der größte Höhenunterschied erreicht das Maß von 10,50 m. Die einzige Zwischenstation Bunnen bei

km 7,0 erforderte keinen Hochbau, und hat bis jetzt auch kein Nebengeleise, da dieselbe zunächst nur für den Personen-Verkehr als Haltepunkt benutzt wird. Das einzige erwähnenswerthe Brückenbauwerk ist die 6 m weite Ueberbrückung des Mühlenbachs bei Löningen, dessen in der Eisenbahn-Werkstätte zu Oldenburg angefertigter Ueberbau einschließlich der Schwellen aus gewalztem Eisen besteht.

11. Die Vorgeschichte der Eisenbahnlinie Jever-Karolinensiel

hat die freie Vereinigung im Ganzen nur wenig beschäftigt. Im Jahre 1883 hatte die als eine nothwendige Ergänzung der Oldenburg-Heppenser Bahn ausgeführte Linie von Sande nach Jever durch den Anschluß an die sogenannte Küstenbahn eine Fortsetzung von 3,10 km bis zur Landesgrenze erhalten und trat nunmehr das Project einer Bahn von Jever nach Karolinensiel wiederum als eine natürliche Fortsetzung der Bahn Sande-Jever auf. Die durch verhältnißmäßig gut bevölkertes, wohlhabendes und verkehrsreiches Gebiet führende Linie erschien nothwendig zur vollständigen Erschließung des Küstenlandes mit seiner östlich und westlich der Straße sich erstreckenden jeverländischen und ostfriesischen Nachbarschaft und stellte sich, den natürlichen Endpunkt in dem im Königreich Preußen belegenen Küstenplatz findend, in Zusammenhang mit einer verbesserten Schifffahrtsverbindung, als eine neue Verkehrsader für die übrigen Häfen der Küste und den mit denselben in lebhaftem Austausch befindlichen Nordseeinseln dar. Als solche kamen in erster Linie die kleineren östlichen Inseln Wangeroog, Spikeroog und Langeoog in Betracht; in weiterer Perspective auch die größeren westlichen Inseln, namentlich Norderney und Borkum. Für die gesammte Inselgruppe handelte es sich einerseits um den regelmäßigen Güter- und Personen-Austausch zwischen dem Festlande und den Inseln, andererseits insbesondere um den wichtigen Badeverkehr.

In der zwanzigsten Conferenz zu Quakenbrück am 26. Juni 1886 wurden seitens der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction diejenigen Gesichtspunkte beleuchtet, welche für den Personen- und Güterverkehr der fraglichen Strecke als maßgebend betrachtet werden konnten. Zunächst durfte man annehmen, daß der Linie

Jever-Karolinensiel derjenige Verkehr gesichert sein werde, welchen dieser Landstrich schon damals mit Jever als Einkaufs-, Absatz- und Umsatzplatz aufzuweisen hatte. Die Stadt Jever, der einzige größere Ort des 6,3 Quadratmeilen großen, von 33 000 Seelen bewohnten Jeverlandes, mit zahlreichen Pferde- und Viehmärkten von sehr erheblicher Bedeutung, hatte schon bis dahin ein hervorragendes Geschäfts- und Verkehrsleben aufzuweisen, dessen Steigerung durch die bessere Verbindung des Hinterlandes erfahrungsgemäß und nach Lage der Dinge mit Sicherheit zu erwarten war. Die Bahn sollte in einer Länge von fast 16 km auf oldenburgischem Gebiet in den Gemeinden Wiefels, Tettens, Middoge fruchtbares Marschland durchschneiden und war namentlich auch aus den ostfriesischen Kirchspielen Eggelingen, Berdum und Funix ein nicht unerheblicher Verkehr zu gewärtigen. Es war ferner anzunehmen, daß durch die neue Strecke mit dem Endpunkte in Karolinensiel, in möglichst engem Anschluß an ein Dampfschifffahrtsunternehmen, der letztgenannte Platz den Mittelpunkt eines Umschlages für das Binnenland einerseits, für den Küstenstrich und die Nordseeinseln andererseits abgeben werde. Nach den der freien Vereinigung gemachten Eröffnungen wurde die Verwirklichung des Projects in der Weise gedacht, daß die Erbauung einer normalspurigen Bahn untergeordneter Bedeutung geplant wurde, und zwar, da nicht auf Staatshülfe gerechnet werden dürfe, durch Ausführung des Unternehmens seitens der Interessenten oder durch Heranziehung von Privatkapital. Der zweite Weg schien der näher liegende zu sein, doch blieb es auf alle Fälle nothwendig, die Baukosten unbeschadet der Leistungsfähigkeit des Unternehmens niedrig zu halten und einen billigen Betrieb einzurichten, um eine Verzinsung des Anlagekapitals zu sichern.

Die Ausführung und Art der Benutzung war folgendermaßen gedacht:

Am westlichen Ende des Bahnhofs Jever die Linie Jever-Wittmund verlassend, sollte die Bahn in nördlicher Richtung fortgeführt werden, bis sie bei der Kreuzung der Chaussee von Jever nach Wittmund mit dem Mühlentief die daselbst abzweigende Chaussee nach Karolinensiel, deren Sommerweg bis nach Sophiensiel zugleich mit als Bahnkörper benutzt werden sollte, erreichte.

Bei Sophiensiel würde die Bahn die Chaussee durchschneiden und am alten Tief entlang führen, nach abermaliger Kreuzung der Chaussee in den Friedrich=Augusten=Groden und bald darauf an den Deich gelangen, an dessen Fuß sie sich bis zur preußisch=oldenburgischen Grenze bei der Friedrich=Schleuse hinziehen würde. Hier etwa 400 m von der Kaje bei der Friedrich=Schleuse, an welche die den Verkehr nach den Inseln vermittelnden Schiffe anlegen, würde die Bahn ihr Ende finden, bis die in Aussicht genommenen Verhandlungen mit Preußen und mit der Gemeinde Karolinensiel, welche letztere die Kosten für den Weiterbau tragen sollte, eine Verlängerung der Strecke bis hart an's Wasser, und demnächst bis an den Ort selbst ermöglicht sein würde. Der Abschluß der Bahn bei der Friedrich=Schleuse war so gedacht, daß der Personenbahnhof gerade dem Anleger der Passagierschiffe (zu den Inseln) gegenüber lag, so daß die Reisenden ohne weiteres Zwischenmittel vom Zuge auf's Schiff oder vom Schiff auf den Zug übergehen konnten. Die Kosten der Chausseelage waren nach einem vorläufigen Ueberschlage auf 560 000 *M.* geschätzt. Sollte aus besonderen Gründen die Benutzung des Chausseekörpers vermieden oder eingeschränkt werden müssen, oder sonst eine Aenderung der Trace stattfinden, so wurden die Kosten einer selbstständigen Führung auf 710 000 *M.* veranschlagt. Dabei war angenommen, daß der Bau auf Kosten der Unternehmer durch den Staat bezw. durch die Eisenbahn=Direction ausgeführt werde. Ebenso sollte, wie bei der Bahn Essen=Löningen, der Betrieb von der Eisenbahn=Verwaltung übernommen und die Kosten desselben in der Weise gedeckt werden, daß dem Staate die Hälfte der Roheinnahmen überwiesen würde, nachdem von der letzteren 5 % für die Erneuerung des Unternehmens in Abzug gebracht waren, während Ergänzungen und Erweiterungen den Trägern des Anlagekapitals überlassen bleiben. Zu einer Verzinsung des letzteren mit 4 % stellte sich hiernach das Erforderniß einer kilometrischen Einnahme von nur 2600 *M.* heraus. Diese Bedingungen wurden später insofern abgeändert, daß statt der Revisibilität des angeführten Theilungsmodus dem Staat die Hälfte des Gewinnes über 5 % des Anlagekapitals zugestanden wurde, und daß im Falle des Erwerbes seitens des Staates die Rente

nach 5jährigem Durchschnitt berechnet, aber nicht geringer als zu $4^1/_2$ % angesetzt werden sollte.

In der einundzwanzigsten Conferenz am 26. Februar 1887 zu Oldenburg konnte bereits über eine ziemlich sichere Gestaltung des Projectes berichtet werden und zwar auf Grund derjenigen Gesichtspunkte, welche in den vorstehenden Mittheilungen dargelegt wurden. Der Amtsverband Jever hatte die Benutzung der Chaussee bewilligt und war eine nähere Vereinbarung über die Art der Benutzung und das nachbarliche Verhältniß beider Straßen getroffen. Zur Beschaffung der Mittel war zwischen der Staatsregierung und dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. Main ein Vertrag geschlossen, dessen Einzelbestimmungen mit Rücksicht auf diese neue Grundlage des Unternehmens hier mitgetheilt zu werden verdienen. Dieselben lauten wie folgt:

Vertrag
zwischen
der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung
und
dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M.

---

§. 1.

Das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. stellt der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung ein Kapital von 600 000 *M.* behufs Erbauung und Ausrüstung einer normalspurigen Localbahn von Jever nach Karolinensiel zur Verfügung.

Der Betrieb der Bahn, welche im Eigenthume des Bankhauses von Erlanger & Söhne bezw. der Rechtsnachfolger derselben verbleibt, wird dauernd an den Oldenburgischen Staat übertragen, dem zugleich die ausschließliche Vertretung des Eigenthums nach Außen zusteht.

§. 2.

Das Project der Bahn wird von den dazu berufenen Behörden und Organen in vorschriftsmäßiger Weise festgestellt und durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direction zur Ausführung gebracht.

Für die Projectirung und Ausführung werden im Allgemeinen die Grundsätze zur Anwendung gebracht, welche in dem Entwurfe der technischen Commission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für die Erbauung und den Betrieb von Localbahnen enthalten sind. Abweichungen bedürfen der Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums.

§. 3.

Der Amtsverband Jever stellt für die Bahn, welche bis zur oldenburgisch-preußischen Landesgrenze bei Friedrichsschleuse geführt wird, in der Erstreckung von Jever bis Sophiensiel das westliche Banquet der Amtschaussee Jever-Karolinensiel unentgeltlich zur Verfügung.

Die Weiterführung der Bahn über Friedrichsschleuse in den Ort Karolinensiel, insbesondere die Aufbringung der Anlagekosten für diese Fortsetzung, die Entschädigung für den Betrieb und die Verwendung des Betriebs-Ueberschusses, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

§. 4.

Für die Ausführung der Bahn ist von der Eisenbahn-Direction das anliegende Project und der beigefügte Kostenanschlag aufgestellt und werden diese Vorarbeiten den weiteren Verhandlungen (§. 2) zu Grunde gelegt.

Die Eisenbahn-Direction übernimmt die Ausführung der Bahn und die vorgesehene Verwendung für Betriebsmittel innerhalb dieses Anschlages. Etwaige Ueberschreitungen bedürfen der Genehmigung des Bankhauses; dieselbe soll nicht verweigert werden, wenn die Mehrausgaben nachweislich durch elementare Ereignisse, erhöhte sicherheitspolizeiliche Anforderungen oder unvorherzusehende Steigerung der Arbeitslöhne oder Materialienpreise hervorgerufen werden. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, entscheidet bei Meinungsverschiedenheit das Großherzogliche Staatsministerium.

Etwaige Ersparungen gegen den Kostenanschlag fließen in den Erneuerungsfonds (§. 7); es bleibt dem Bankhause überlassen, ob diesem Fonds weitere Mittel aus dem Ueberschuß des im §. 1 für das Gesammt-Unternehmen in Aussicht genommenen Kapitals

von 600 000 ℳ über die Höhe des Kostenanschlages überwiesen werden.

§. 5.

Das von dem Bankhause herzugebende Anlagekapital ist nach Bedarf und auf Anforderung der Bau-Verwaltung in die Baucasse einzuzahlen.

§. 6.

Die Bahn soll spätestens drei Monate nach Perfection dieses Vertrages (§. 12) in Angriff genommen und innerhalb eines Jahres nach der Inangriffnahme fertig gestellt und dem Betriebe übergeben werden.

§. 7.

Ueber die Einnahme der Bahn wird von der betriebsführenden Verwaltung eine besondere Rechnung geführt.

Von den Betriebs-Einnahmen werden 5 % in den Erneuerungsfonds abgeliefert; der Rest wird zu gleichen Theilen zwischen der Verwaltung für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn und dem Bankhause als Verzinsung des Anlagekapitals getheilt.

Uebersteigt der Antheil aus der Roheinnahme, der hiernach dem Bankhause zufallen würde, den Betrag von 5 % des Anlagekapitals, so wird dieser Ueberschuß zwischen der Betriebsverwaltung und dem Bankhause getheilt.

Als Anlagekapital werden dieser Berechnung das ursprünglich verausgabte Baukapital, die Abführung in den Erneuerungsfonds und spätere Verwendungen des Bankhauses für Ergänzungen und Erweiterungen (§. 9) zu Grunde gelegt.

Die Betriebseinnahmen werden monatlich mit den übrigen Einnahmen der Oldenburgischen Staatsbahn vorläufig ermittelt, der Antheil des Bankhauses demselben in der Mitte des nächstfolgenden Monats überwiesen und findet nach Schluß des Jahres endgültige Abrechnung und Ausgleichung statt.

§. 8.

Der Erneuerungsfonds soll dazu dienen:

1. die Kosten der Bahnunterhaltung gleichmäßiger zu vertheilen,

2. einen Stock zu erforderlichen Ergänzungen und Erweiterungen des Unternehmens zu bilden.

Welche erhebliche Unterhaltungskosten zu den Erneuerungskosten zu rechnen sind, bestimmt sich lediglich nach den für die Oldenburgische Staatsbahn bestehenden Vorschriften. In gleicher Weise sind letztere maßgebend für die Ausgaben, welche dem Erneuerungsfonds aus der Haftpflicht für Unfälle zur Last fallen.

§. 9.

Reichen die Mittel des Erneuerungsfonds für nothwendige Ausgaben desselben nicht aus, so sind dieselben von der Betriebsverwaltung vorzuschießen und durch zeitweise, entsprechende Erhöhung des im §. 7 mit 5 % vorgesehenen Abzuges von der Roheinnahme in angemessener Frist wieder beigängig zu machen. Bestände des Erneuerungsfonds können von der betriebsführenden Verwaltung mit Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums zu Ergänzungen und Erweiterungen verwandt werden.

Reichen die Mittel des Erneuerungsfonds zu solchen Verwendungen nicht aus, so bleibt die Ausgabe und deren Vertheilung besonderer Verständigung vorbehalten. Soweit das Bankhaus Beiträge leistet, werden dieselben dem Anlagekapital zugeschrieben (§. 7).

§. 10.

Dem Bankhause bleibt überlassen, in welcher rechtlich zulässigen Weise das Anlagekapital aufgebracht werden soll. Wird durch die Beschaffung des Anlagekapitals eine andere Person oder Gesellschaft die Repräsentantin des Kapitals, so wird die Großherzogliche Staatsregierung mit dieser in die entsprechenden directen Beziehungen und Rechtsverhältnisse eintreten, jedoch mit der Maßgabe, daß das Bankhaus selbst für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten verantwortlich bleibt.

§. 11.

Eine Uebertragung oder Einstellung des Betriebes ist nur zuläßig mit Zustimmung des Bankhauses oder seiner Rechtsnachfolger; dagegen ist der Staat befugt, das freie Verfügungsrecht über die Bahn zu gewinnen, gegen Gewährung einer jährlichen

Rente, welche der im Durchschnitte der letzten fünf Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und wenigstens jährlich $4^1/_2$ % ihres Anlagekapitals (§. 7) beträgt.

§. 12.

Dieser Vertrag wird perfect, wenn der Landtag des Großherzogthums seine Genehmigung ertheilt hat.

§. 13.

Das Project und der Anschlag sind à conto des Baukapitals aufgestellt; sollte das Unternehmen nicht zu Stande kommen, so trägt das Bankhaus diese Kosten, erhält dieselben aber erstattet, sobald das Project durch den Staat oder einen andern Unternehmer zur Ausführung gebracht wird.

Die Zustimmung des Landtages, betreffend die staatsseitige Bauausführung, die Beschaffung des Anlagekapitals und die Uebernahme des Betriebes konnte mit ziemlicher Sicherheit erhofft werden und war für diesen Fall der Beginn des Baues für den Winter 1887/88 in Aussicht genommen worden.

Neuerdings waren die Gemeinden Tettens und Hohenkirchen dahin vorstellig geworden, die Trace mit einer östlichen Einschwenkung über ihre Kirchdörfer zu legen, wofür bahnseitig als Beitrag für den erforderlichen Mehraufwand 60 000 *M.* verlangt wurden. Die dieserhalb etwa eintretende Variante brauchte jedoch die Ausführung nicht aufzuhalten, da die Hauptlinie abgesteckt war und in Ermangelung rechtzeitiger Vereinbarung über die neue Linie an dem ursprünglichen Project festgehalten werden sollte. Im Uebrigen waren amtliche Verhandlungen mit der Gemeinde Karolinensiel über die Fortsetzung der Bahn in den Ort beabsichtigt.

Vor der Ausführung des Projects erfuhren die Grundlagen desselben jedoch noch eine nicht unerhebliche Abänderung. In der dreiundzwanzigsten Zusammenkunft zu Oldenburg am 3. März 1888 wurde eisenbahnseitig mitgetheilt, daß zunächst die Chausseelinie vom Landtage vollständig gestrichen und die Genehmigung ausschließlich für die Linie Tettens-Hohenkirchen ausgesprochen

sei. Sodann sei das Recht des Staates zum Erwerb der Bahn zwar auf zehn Jahre ausgesetzt, dagegen der Ablösung nunmehr eine 4prozentige Rente zu Grunde gelegt. Mit diesen Abänderungen habe sich das Bankhaus schließlich einverstanden erklärt, trotzdem das Anlagekapital durch die Streichung der Chausseelinie mit 100 000 *M.* mehr belastet wurde, während der ganze Gemeinde-Zuschuß sich auf 22 000 *M.* beschränkte. Da nämlich mit der Zulassung nur der einen Linie jede Concurrenz ausgeschlossen war, war von den Gemeinden an Zuschüsse nicht viel mehr zu erwarten und wurden in der That von verschiedenen betheiligten Gemeinden Beiträge zu den Anlagekosten unter leicht gefundenen Vorwänden abgelehnt.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer glaubte diese Wendung der Angelegenheit bedauern zu müssen, da der vorliegende Vertrag nicht geeignet erscheine, das wünschenswerthe Vorbild für weitere ähnliche Unternehmungen abzugeben. Unter gleichen Verhältnissen und Bedingungen werde sich schwerlich irgend ein anderes Bankhaus bereit gefunden haben, auf den Vertrag einzugehen. Für den Entschluß der Firma Erlanger & Söhne hätten allgemeinere, nicht in der Sache liegende Beweggründe und damit in Verbindung stehende günstige Conjuncturen gewirkt, an deren nochmaliges Zutreffen nicht wohl zu denken sei, und werde somit durch diesen Vorgang die Opferwilligkeit anderer bahnbedürftiger Gemeinden, ohne welche die Ausführung neuer Linien kaum zu erhoffen sei, eine wesentliche Abschwächung erfahren.

Die Bahn bis zur Landesgrenze gedachte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction noch im Laufe der Badesaison dem Verkehr zu übergeben, während die Verhandlungen wegen Weiterführung über die Schleuse in den Ort Karolinensiel voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen müßten. Die Bahn ist am 1. September 1888 eröffnet worden.

Nach den der 24. Zusammenkunft gemachten Detailangaben entfernt sich die einstweilen 18,12 km lange Bahnstrecke in ziemlich flachen Krümmungen erheblich von einer geraden, die Endpunkte verbindenden Linie. Hierzu gab die Annäherung an die Orte Tettens und Hohenkirchen, sowie die Aufgabe Anlaß, in dem werthvollen Marschlande möglichst vorhandene Culturgrenzen aufzusuchen, neue Durchschneidungen zu vermeiden. Der kleinste,

nur einmal vorkommende Krümmungshalbmesser ist 375 m, das größte Gefälleverhältniß 1 : 200, der größte Höhenunterschied 2,35 m. Der Ueberbau der vier Brücken von 3,5 m bis 6 m Breite wurde ebenfalls in der Oldenburger Eisenbahnwerkstätte hergestellt.

Das Geleise wurde, wie bei Ahlhorn-Lohne und Essen-Löningen, in Holz-Querschwellen-Oberbau ausgeführt, für welchen die Stahlschienen von dem Georgs-Marien-Bergwerks-Hütten-Verein zu Osnabrück geliefert waren.

B. Projecte.

Daß nach den ausgeführten Bahnlinien noch mehrseitig Projecte anderweitiger, das Oldenburgische Verkehrsnetz berührender Verbindungen auftauchten und in der freien Vereinigung Stoff zur eingehenderen oder beiläufigen Verhandlungen boten, ist wohl bei dem stetigen Drange nach immer größerer Vervollkommnung der bestehenden Verkehrsmittel durchaus natürlich. Andererseits war es indessen begreiflich, daß bei den Verhältnissen des oldenburgischen Landes die wichtigsten Bahnverbindungen mit den nunmehr bestehenden Linien — wenigstens seitens der maßgebenden Factoren — als im Allgemeinen verwirklicht betrachtet wurden und so nahm auch bereits Herr Geheimer Oberbaurath Buresch in der Winter-Conferenz vom 28. Februar 1880 Veranlassung, hervorzuheben, daß in Oldenburg zu damaliger Zeit wenig Neigung für Eisenbahnbauten vorhanden sei. Dieser Ausspruch war wohl insbesondere auf die Ausführung größerer, durchgehender Linien zu beziehen, während der Bau kleinerer Schienenstraßen von untergeordneter Bedeutung, welche, als enge Maschen eines von Hauptfäden bereits durchzogenen Gebiets und als Zubringer für vorhandene Linien dienend, die Aufschließung von Gegenden mit dünnerer Bevölkerung und weniger intensiv entwickelter Wirthschaft zu vermitteln berufen sind, wohl auch für das Oldenburger Land noch keineswegs als abgeschlossen zu betrachten sein dürfte, wenn auch hierfür in Bezug auf die Mittel der Anlage ähnliche Grundlagen zu suchen sein werden, wie sie für die seit dem Jahre 1878 neu entstandenen Eisenbahnstrecken sich als wirksam erwiesen.

Im Uebrigen führte denn auch Herr Oberregierungsrath

Ramsauer in der 20. Conferenz am 26. Juni 1886 aus, daß seines Erachtens zur Zeit für Nordwestdeutschland weder das Bedürfniß noch die Aussicht vorläge, große neue Eisenbahnunternehmungen in's Leben zu rufen und daß, wenn im Laufe der nächsten Jahre die eine oder andere ihrer Länge nach ausgedehnte Verbindung zu Stande kommen sollte, sie sich voraussichtlich aus einer Reihe einzelner Glieder von Localbahnen zusammensetzen werde, welche zweckmäßig zu einer Kette zusammen verbunden sind. Die Darlegung der für diese Auffassung sprechenden Gesichtspunkte in den Verhandlungen der gedachten Conferenz ist eine grundsätzlich so überaus treffende, daß es sich mit dem Character dieser Arbeit wohl verträgt, die Ausführungen des Herrn Vorsitzenden an dieser Stelle wiederzugeben. Nach einer die vorstehenden Bemerkungen einschließenden Einleitung sprach sich der Redner dahin aus:

Die Projectirung von Localbahnen in dem obigen Sinne entspringt unmittelbar aus unserer wirthschaftlichen Lage. Ich glaube allen Klagen gegenüber nicht zu optimistisch zu sprechen, wenn ich dieselbe als eine mittelmäßige bezeichne. Die Landwirthschaft klagt über gedrückte Preise, namentlich in Folge der Concurrenz des Auslandes, und sieht sich in Folge dessen vielfach genöthigt, durch intensivere und den individuellen Verhältnissen des Bodens und ihres Absatzgebietes besser angepaßte Wirthschaft die eigene Leistung zu steigern und für ihre Producte einen besseren Markt zu gewinnen. Die Industrie klagt über die verringerte Consumtionsfähigkeit der Gesammtbevölkerung, über die durch den Import gedrückten Preise und sucht durch Verbesserungen aller Art, namentlich auch durch vollständigere Ausnutzung der Abfälle und durch Auffinden und Betreten jedes neu sich erschließenden Weges, Vortheile zu erringen. Der Handel klagt über den Niedergang der Preise und die Verringerung des Gewinns für den Vermittler zwischen den Producenten und Consumenten, mag er Eigen-, Zwischenhändler oder nur Gehülfe des Geschäfts sein — er ist bestrebt, durch vermehrten Umschlag den Rückgang der Gewinnprocente zu ersetzen. Das Kapital klagt über den niedrigen Zinsfuß und den Mangel an Gelegenheit zu gewinnreicher Anlage und sucht gesunde Unternehmungen, die wenigstens

neben der Sicherheit eine anständige Rente mit einiger Aussicht auf höheren Gewinn gewähren.

Es kann ihnen allen geholfen werden durch Anlage verbesserter Straßen. Heran ihr Kapitalisten! es gilt nicht, eine neue Aera der Gründerzeit, aber wohlüberlegte Gründung neuer Unternehmungen, die unter eurer Mithülfe geeignete Formen unschwer finden werden, die Einnahmen neuer Eisenbahnen zwischen Kapital und Betrieb zu theilen oder thatkräftigen Commünen die Mittel an die Hand zu geben, direct und indirect ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen! Heran ihr Importeure, Kaufleute und Spediteure! es gilt nicht, ferne unsichere Absatzgebiete von zweifelhafter Solvenz aufzusuchen, sondern in nächster Nähe durch billigere Transporte Producte heranzuholen, Rohstoffe und Fabricate abzusetzen! Heran ihr Industriellen, deren Concurrenzfähigkeit durch größere Plätze gedrückt ist! es gilt nicht, durch Erfindungen und Patente, die oft mehr versprechen als sie halten, die Herstellungskosten zu verringern, sondern durch billigeren Bezug der Materialien und durch den Verkauf in bislang unerschlossenen Gebieten neben der Großindustrie sich lebensfähig zu gestalten! Heran ihr Landwirthe! es gilt nicht zweifelhafte Experimente, sondern billigeren Bezug von Futterstoffen, Saatfrüchten, Zuchtvieh und Düngemittel, rascheren, regelmäßigeren und directeren Absatz neuer Erzeugnisse!

Wer hätte Sinn für die Wohlfahrt des Ganzen und seines Nächsten und wollte solchem Ruf nicht folgen? Vor allen Andern aber, wie sollten die Organe des öffentlichen Lebens, welche unmittelbar berufen sind, den wirthschaftlichen Interessen zu dienen, bei solchem Rufe zurückstehen? Die Eisenbahn-Verwaltungen haben die unmittelbare Aufgabe, Bahnen zu bauen und zu betreiben. Sie erweitern damit ihr Arbeitsfeld und, wenn ich so sagen darf, ihr Herrschaftsgebiet — aber das ist es nicht, was den Maßstab für ihre Thätigkeit abgeben soll, sondern die Erkenntniß, daß sie zum Nutzen des Volkes beitragen könne. Daß darin die Beschränkung liegt, nur für wirthschaftlich gesunde, für bau- und betriebswürdige Neubauten einzutreten, versteht sich von selbst; es ist aber auch nach dem Gesetze der Arbeitstheilung und nach der Ordnung der vorhandenen Verhältnisse dadurch gegeben, daß die einzelne Bahnverwaltung nicht in die Ferne schweifen

darf, sondern ihr eigenes Haus auszubauen und auszuschmücken die Pflicht hat.

In diesem Sinne habe ich bei einer früheren Gelegenheit nicht unüberlegt gesagt: wir, d. h. die Oldenburgische Verwaltung, wollen nicht bauen soweit der Himmel blau ist, sondern soweit es im Interesse des Herzogthums Oldenburg ist. Ich wiederhole diesen Ausspruch absichtlich in einer Versammlung, deren Theilnehmer in nicht geringer Zahl außerhalb der Grenzen unseres Landes wohnen, um jedes Mißverständniß desselben auszuschließen. In dem Interesse, ich darf sagen in der Liebe, womit wir dem Verkehre zu dienen bestrebt sind, haben wir nie einen Unterschied gemacht, ob die Strecke diesseits oder jenseits der Provinz liegt; bei der sorgfältigen Prüfung jedes auftauchenden Projectes, welches mittelbar oder unmittelbar unser gewissermaßen erweitertes Gebiet berührt, werden wir nicht nur die politische Grenze als nicht vorhanden ansehen, sondern uns auch nicht fragen, wird das Unternehmen der diesseitigen Verwaltung, einem eigenen oder einem anderen vorhandenen Betriebe unterstellt werden — wir werden lediglich nach der allgemeinen wirthschaftlichen Berechtigung die Frage der Anlage und der Betriebsüberlassung beurtheilen, selbstredend unter Wahrung unserer eigenen berechtigten Interessen so gut wie unter Anerkennung anderer — aber wir werden unsere Anregung, Mitwirkung und Unterstützung davon abhängig machen müssen, ob das Unternehmen dem Wohle des Gemeinwesens entspricht, in dessen Dienst wir stehen. Halten wir das Project für wirthschaftlich gut und für vereinbar mit den Verkehrsinteressen des vorhandenen Gebietes, in dem wir Bahnen betreiben, so werden wir in Wort und That ihm unsere Unterstützung zuwenden.

Einen höheren, namentlich auch finanz-politischen Standpunkt wird unser Staatsministerium zu dieser Frage einnehmen. Es ist eine bekannte Thatsache, daß das Anlagekapital, welches das Herzogthum Oldenburg in Bahnbauten und deren Zubehör festgelegt hat, ein verhältnißmäßig großes ist, es ist offenkundig, daß das Budget der Eisenbahn-Verwaltung in dem Staatshaushalt unseres Landes einen sehr bedeutenden Factor ausmacht und daß die unvermeidlichen Schwankungen der Ueberschüsse eines Verkehrsinstituts deshalb geeignet sind, störend auf den ruhigen und gleichmäßigen Gang unserer Staatsfinanzen einzuwirken. Darin

liegt die Verpflichtung zu besonderer Vorsicht, welche leicht dahin führen kann, selbst solchen Unternehmungen das Anlagekapital oder die Uebernahme dauernder Leistungen zu versagen, die nicht nur wirthschaftlich als berechtigt anerkannt werden müssen, sondern an sich betrachtet auch financiell unbedenklich erscheinen, gleichwohl aber das natürliche Risico der Ressortverwaltung und damit des ganzen Staatshaushalts erhöhen.

Aus dieser Anschauung ist der bekannte Ausspruch hervorgegangen, daß der Bahnbau für das Herzogthum Oldenburg als abgeschlossen zu betrachten sei — ohne daß man damit, namentlich bei veränderten Verhältnissen, Voraussetzungen und Bedingungen einen unverrückbaren Riegel der Weiterentwickelung unseres Bahnnetzes hätte vorschieben wollen."

Nicht minder treffend im Anschluß daran sind die Betrachtungen, welche ebenfalls Herr Oberregierungsrath Ramsauer seinem Berichte über den Stand der Neubauprojecte in der einundzwanzigsten Conferenz zu Oldenburg am 26. Februar 1887 vorausschickte, und die ebenfalls hier durch wörtliche Wiedergabe den Mitgliedern der freien Vereinigung und weiteren Kreisen in Erinnerung gebracht werden mögen. Die bezüglichen Ausführungen lauten wie folgt:

„Auch die Eisenbahnprojecte haben ihre Geschichte, oft leider sogar eine sehr lange Vorgeschichte, bis von dem ersten Wunsche und der entfernten Idee zu der Ueberzeugung des Bedürfnisses und einem festen Plane durchgedrungen ist, bis die widerstreitenden Interessen vereinigt, die verschiedenen, zur Mitwirkung berufenen Faktoren zu gemeinsamem Handeln verbunden, die erforderlichen Formalien erledigt, die Vorstadien der Ertheilung einer Concession durchlaufen und endlich, was die Hauptsache ist, das Anlagekapital gewonnen und der Betrieb gesichert ist. Diese Geschichte ist aber eine interessante und zugleich lehrreiche. Sie wollen mir daher gestatten, in kurzen Zügen Ihnen vorzuführen, welche Fortschritte die gegenwärtig in unserem Gebiete verhandelten Projecte seit unserer Sommerconferenz gemacht haben.

Das Zustandebringen eines Eisenbahnprojects ist eine so schwierige Sache, daß vor Jahren ein auch in der

Verwaltung von Bahnen gewandter Mann die Behauptung aufstellte, eine Bahn bauen und betreiben könne Jeder, aber das eigentliche Schaffen des Unternehmens bis man mit der Ausführung beginnen könne, das sei eine Kunst. Es würde daher den Verdacht des Eigenlobes hervorrufen, wenn ich hier über Erfolge auf diesem Gebiete berichten wollte, sofern die Eisenbahnverwaltung sich selbst als die schöpferische Kraft betrachtete. Das sei ferne! unsere Stellung ist die bescheidene des ehrlichen Maklers, welche bekanntlich wenigstens die Anerkennung genießt, daß sie eine undankbare ist. Diese Stellung hebe ich aber auch aus einem andern wichtigen Grunde ausdrücklich hervor. Der Makler darf — vollends vor endgültigem Abschluß des Geschäfts — nicht die Geheimnisse der handelnden Personen verrathen, er darf ihre Auffassungen, Motive und Zwecke nicht an die Oeffentlichkeit bringen, sondern muß froh sein, wenn er sie selbst durchschaut und aus diesem Einblick einen gewissen Einfluß nach allen Seiten gewinnt. Wohl dem Makler, der nur mit zwei Parteien, die einen gewissen natürlichen Gegensatz zu einander bilden, zu thun hat; seine Aufgabe ist klar — er hat die Entfernung zu verkleinern, bis die Mächte an einem geeigneten Punkte zusammentreffen; schwierig wird erst die Aufgabe, wenn die Zahl der Factoren sich vermehrt, die Beziehungen mannigfaltiger, die Verhältnisse verwickelter werden, wenn namentlich das richtige Verständniß und die richtige Abschätzung des einen Factors für die Interessen des andern fehlt und selbst solche Complicationen kommen bei unsern kleinen Projecten vor.

Es handelt sich bei denselben bekanntlich nur um Bahnen untergeordneter Bedeutung, deren Wesen positiv nur sehr allgemein oder sehr weitläufig, negativ kurz und einfach dahin bezeichnet werden kann, daß sie von den normalen abweichen. Auf welchem Gebiete die Abweichung stattfindet und welche Grenzen derselben gesetzt sind, ist nur im einzelnen Falle zu bestimmen, da gerade in der Individualisirung, die sich den gegebenen Verhältnissen an-

paßt, der Schwerpunkt der Aufgabe liegt. Was an anderen Stellen gemacht ist, sich erprobt oder nicht bewährt hat, was an neuen Vorschlägen auftaucht, das Alles ist sorgfältig zu prüfendes Material für die Anwendung auf den Fall. Diese Individualisirung nimmt gleich ihren Anfang bei der Gründung des Unternehmens.

Normal in dieser Hinsicht nenne ich, daß der Staat das Anlagekapital hergiebt, die Bahn selbst baut und betreibt. Freilich noch vor wenigen Jahren wurde in Theorie und Praxis ein lebhafter Kampf geführt zwischen den Systemen der Staatsbahn und der Privatbahn. Thatsächlich ist die Frage in Deutschland bekanntlich zu Gunsten des Staatsbahnsystems entschieden, indem der Rest der Privatbahnen eine wirkliche Unabhängigkeit nicht mehr zu behaupten vermag. Fast noch entschiedener ist der Sieg des Staatsbahnsystems in Theorie und Wissenschaft. Es giebt keinen irgend nennenswerthen principiellen Vertreter des Privatsystems mehr und diejenigen, welche demselben noch zuneigen, vielleicht weil sie Monopol und Omnipotenz des Staates fürchten, schicken sofort voraus, daß selbstverständlich die Bahnen als öffentliche Anstalten im Interesse der Gesammtheit, aus allgemeinen Gesichtspunkten und im Einklang mit der Staatsleitung, verwaltet werden müssen. Es ist dies keine Politik des Erfolges, sondern beruht m. E. auf einem inneren Umschwung. Das Eisenbahnwesen ist erst neuerdings in seiner ganzen Bedeutung von den Theoretikern der Staats-, Volks- und Finanzwirthschaft erkannt und als eines der wichtigsten Glieder den Gesammt-Systemen eingereiht. Von dieser mehr objectiven wissenschaftlichen Prüfung und Behandlung hat die oberflächliche Betrachtung: die Eisenbahnen sind von Haus aus ein Privatgeschäft und müssen deshalb aus privatwirthschaftlichen Gesichtspunkten aufgefaßt und behandelt werden, nicht Stand halten können. Es giebt in der That neuerdings keinen wissenschaftlichen Schriftsteller, der dergleichen noch aufzustellen wagte — nur in dem Theil der Bevölkerung, der keine Zeit, Gelegenheit oder Veranlassung hat, sich mit den Fortschritten der Wissen-

schaft zu beschäftigen, kann die Phrase von der weltbezwingenden Macht und dem unausbleiblichen Segen der freien Concurrenz selbst im Eisenbahnbetriebe noch Anklang finden. Ich glaubte diesen Gedanken einmal aussprechen zu dürfen, weil wir, die wir hier versammelt sind, wohl durchweg unsere Lehrzeit in wirthschaftlichen Dingen — sei es auf Hochschulen, sei es im Privatstudium, sei es im practischen Leben — in einer Periode durchgemacht haben, wo die eben bezeichneten abstracten Gesetze als die Erkenntniß- und Heilquelle aller menschlichen Verhältnisse angesehen wurden. Ich sage nicht gerne von Etwas „es sei ein überwundener Standpunkt", denn die Ansichten der Menschen sind wandelbar und drehen sich oft im Kreise herum, aber das darf man hoffen, daß Jemand, welcher ohne Voreingenommenheit Geschichte und Erfahrung reden läßt, nicht mehr in den Irrthum verfallen wird, als ob man mit den Abstractionen von Leistung und Gegenleistung, von Angebot und Nachfrage, von freier Concurrenz und ausschließlicher Selbsthülfe und wie sie weiter alle heißen und so richtig sie an sich sein mögen, als den Universalheilmitteln aller wirthschaftlichen Schäden — wie man zu sagen pflegt — den Hund vom Ofen locken, geschweige denn die Welt, oder richtiger die Menschen, die darin leben, glücklich machen könnte.

Normal baut der Staat auf seine Kosten; wenn er aber erklärt, er habe kein Geld? — nun, so müssen wir anormal werden, sei es zunächst auch nur in diesem Punkte. Man könnte dem Staate entgegnen: Geldmangel ist keine Ausrede, nimm deinen Credit zur Hand, solange du auf Existenzberechtigung Anspruch machst, gilt ein solcher Einwand gegen Erfüllung deiner Pflichten nicht. Ist wohl geredet; hört aber auf berechtigt zu sein, sobald auch der Character der Bahn nach Bedeutung für den Verkehr, nach dem Umkreise seiner Wirkung, anormal ist, d. h. nicht dem ganzen Staatsgebiet, sondern vorwiegend einzelnen Theilen zu Gute kommt. Ist es richtig (was hier nicht zur Untersuchung steht), daß der Staat seine Aufgabe für den Bau auf alleinige Staatskosten erfüllt

hat, so kann er ein Mehreres nur in zwei Richtungen thun:

auf eigene Kosten bauen, wenn Ueberschüsse, namentlich der Eisenbahnverwaltung selbst, ihm dazu die Mittel gewähren,

den Bau auf Kosten Anderer in der einen oder andern Weise unterstützen.

Da auch im ersteren Falle Interessenten zu Leistungen herangezogen werden können und im zweiten Falle sowohl Art und Maß der Staatshülfe als auch der Character der in erster Reihe herangezogenen Personen verschieden sein kann, so ergiebt sich die Möglichkeit fast endloser Variationen. Bleiben wir zunächst nur bei dem letzten Factor (den betheiligten Personen), so kann namentlich das Privatkapital herangezogen werden oder die Leistung kommunaler Corporationen."

Nach diesen allgemeinen Erörterungen mögen die seit dem Jahre 1878 in den Verhandlungen der freien Vereinigung besprochenen Projecte hier eine kurze übersichtliche Erwähnung finden.

Getreu ihrem Bestreben, die Vervollkommnung der Verkehrsverbindungen des Großherzogthums nicht auf das engere Gebiet des letzteren zu beschränken, sondern namentlich auch stets mit aufmerksamem Blick die in der Nachbarschaft des Oldenburgischen Bahnnetzes sich vollziehende Gestaltung der wirthschaftlichen Dinge zu verfolgen, sah sich die Großherzogliche Eisenbahn-Direction veranlaßt, namentlich auch den seiner Zeit für Ostfriesland in der Bearbeitung befindlichen Eisenbahnprojecten, die Verbindung der Küstenplätze betreffend, ihre Beachtung zuzuwenden. In der Winterconferenz zu Oldenburg am 8. Februar 1879 theilte Herr Geheimer Oberbaurath Buresch mit, daß er auf Wunsch der ständigen Eisenbahn-Commission für Ostfriesland folgende drei Linien näher untersucht und für schmale Spur von 0,75 m veranschlagt habe:

a) Norden-Esens-Wittmund,
b) Emden-Aurich-Wittmund,
c) Leer-Aurich,
d) Wittmund-Landesgrenze.

Er konnte an jener Stelle bereits erwähnen, daß seitens des Preußischen Staates dahingegen die Projectirung der ersten drei genannten Linien mit normaler Spur ausgeführt sei, wenngleich für den Bau derselben der Staat eigene Mittel bis dahin nicht in Aussicht gestellt habe.

In der Sommerconferenz 1879 am 7. Juli zu Osnabrück war Herr Commerzienrath Wiemann aus Leer in der Lage, die Mittheilung zu machen, daß die Preußische Regierung sich zur Ausführung einer breitspurigen Secundärbahn von Emden über Georgsheil nach Norden mit einer Abzweigung nach Aurich, nach Norden und Esens und nach Wittmund zum Anschluß an die Oldenburgische Staatsbahn in Jever auf Staatskosten bereit erklärt habe, sofern nach anderen Voraussetzungen Ostfriesland sich selbst an der Anlage mit einem Zuschuß à fonds perdu von 650 000 *M.* betheilige. Infolgedessen seien von den in Betracht kommenden Städten bereits beträchtliche Summen gezeichnet und es sei nicht mehr zu bezweifeln, daß das genannte Project zur Ausführung gelangen werde.

Damit war die ostfriesische Küstenbahn, welche inzwischen am 15. Juni 1883 eröffnet wurde, den Erörterungen der freien Vereinigung entrückt, wenn auch die Verwirklichung dieser neuen Bahnverbindungen für die Entwickelung des Oldenburgischen Eisenbahnverkehrs sich in mehrfacher Richtung als von äußerst günstigem Einfluß erwies.

Das Project einer etwa 5 km langen Bahn von Brake nach Ovelgönne fand ebenfalls in der Winterconferenz 1879 mit dem Bemerken Erwähnung, daß anfangs eine starke Agitation für diese Bahn aufgetreten sei, die indessen aus unbekannten Gründen erlahmt zu sein scheine. Seitdem ist diese Eisenbahnverbindung in der freien Vereinigung nicht mehr zur Sprache gekommen.

Aehnlich steht es mit dem Projecte, den Ort Friesoythe mit dem Oldenburgischen Staatsbahnnetze zu verbinden. Nach dem in der Winterconferenz 1879 erstatteten Berichte über die damaligen Neubau-Projecte hatte die Eisenbahn-Direction selbst die Herstellung einer Verbindung von Friesoythe nach Ocholt zum Anschluß an die Oldenburg-Leerer Bahn in's Auge gefaßt. Die etwa 30 km lange Linie würde alsdann, ebenso wie Ocholt-Westerstede, schmalspurig ausgeführt worden sein, um insbeson-

dere das verfügbare Betriebsmaterial sowie das Personal der letztgenannten Linie auch für die neue Strecke ausnutzen und dadurch die Betriebskosten der sonst keine wesentlichen Rentabilitätsaussichten bietenden Bahn vermindern zu können.

Nach den Erklärungen des Vertreters des betheiligten Bezirks wurde in dem letzteren das fragliche Project zwar eifrig erörtert, dabei aber einer Verbindung, welche einerseits zu Apen oder Augustfehn an die Oldenburg-Leerer, andererseits etwa zu Cloppenburg an die Oldenburg-Osnabrücker Bahn Anschluß fände, der Vorzug gegeben. Seitens des Amtsverbandes Friesoythe sei daher eine Linie von Augustfehn über Barßel, Friesoythe, Bösel und Garrel an die Südbahn in Vorschlag gebracht, deren Kosten bei schmaler Spur auf 1 200 000 *M.* geschätzt wurden, wobei man indessen auf eine Beihülfe des Staates rechnen zu müssen glaubte. Seitens der Großherzoglichen Verwaltung wurde jedoch die Ansicht ausgesprochen, daß der Staat sich zur Hergabe der erforderten Mittel kaum herbeilassen werde, daß es daher angezeigt erscheine, die von der Verwaltung erwogene, wenn auch unvollkommene Verbindung in's Auge zu fassen. Auch dieses Project ist indessen in ein vorgerückteres Stadium nicht eingetreten und hat bei späteren Conferenzen eine weitere Besprechung vorläufig nicht wieder gefunden.

Anders steht es mit dem in der Winterconferenz 1879 zuerst behandelten Projecte zu der damals sogenannten Klinkerbahn von Ellenserdamm in den Bockhorner Ziegelei-District, sowie nach Neuenburg und Grabstede, welches, wenn auch in nachträglich ziemlich veränderter Gestalt, seiner Ausführung neuerdings erheblich näher gerückt ist. Herr Geheimer Oberbaurath Buresch legte bei der Besprechung dieses Projectes in der 5. Conferenz am 8. Februar 1879 zu Oldenburg dar, daß für den Fall der Ausführung desselben die Ocholt-Westersteder Bahn zweckmäßig in nördlicher Richtung bis in das Grabsteder Moor fortgesetzt und dort beide Bahnen zusammengeführt würden. Bei den auf dieser Klinkerbahn in Aussicht stehenden bedeutenden Steintransporten sei im Uebrigen ein normalspuriges Geleise in Aussicht zu nehmen, da von einer Umladung der Ziegelsteinsendungen an der Einmündung der Strecke in die Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn, der großen Massen wegen, um die es sich handle, sowie

auch wegen der Unregelmäßigkeit des Verkehrs, keine Rede sein könne.

Schon bei dem Bau der Eisenbahn von Oldenburg nach Wilhelmshaven hätten die Gemeinden Obenstrohe, Bockhorn und Neuenburg alles aufgeboten, die Linie möglichst nahe an die Ortschaft Bockhorn heranzuziehen, indem sie in Vorschlag brachten, die Bahn möge Varel am Westende berühren und über Jehringhave und Steinhausen weiter nach Sande geführt werden. Die bezüglichen Wünsche blieben unerfüllt und erst in der Sommerconferenz vom 26. Juni 1886 zu Quakenbrück befaßte sich die freie Vereinigung wieder mit dem Projecte der Vareler Ringbahn.

Bei dieser Gelegenheit wurde eisenbahnseitig mitgetheilt, daß seit dem Bau der Bahn nach Wilhelmshaven wiederholt Anstrengungen gemacht seien, kurze Flügelbahnen von Varel resp. Ellenserdamm aus an die durch Production ausgezeichneter Ziegelsteine und weltberühmter Klinker bis weit über die Oldenburger Grenze hinaus bekannte Gegend anzulegen; so sei beispielsweise von den Herren de Cousser und Brumund der Plan verfolgt, eine Schmalspurbahn von der großen Ringofenziegelei in Obenstrohe über Büppel nach Bahnhof Varel und weiter bis zum Hafen zu erbauen. Später hätten die Gemeinden Bockhorn und Neuenburg das Geld für die Vorarbeiten einer Bahn von Ellenserdamm nach Bockhorn und Umgegend aufgebracht und seien diese Vorarbeiten denn auch von dem Herrn Geheimen Oberbaurath Buresch in sorgfältiger Weise ausgeführt worden. Demnach sollte die Bahn in Ellenserdamm beginnen und über Steinhausen, Wobbenkamp und Bockhorn bis zur großen Ringofenziegelei zwischen Grabstede und Bockhorn geführt werden. In zweiter und dritter Linie seien Anschlußbahnen projectirt von Grabstede und in südlicher Richtung in's Moor hinein von Bockhorn nach Neuenburg und von dort mit vielfacher Verästelung bis zu den verschiedenen westlich und südlich belegenen Ziegeleien.

Sämmtliche Projecte seien indessen bis dahin nicht zur Ausführung gekommen und zwar hauptsächlich wohl deshalb nicht, weil die betreffenden Gemeinden annahmen, der Staat werde über kurz oder lang die Bahn über Ellenserdamm nach Bockhorn doch zum Ausbau bringen, während Regierung und Landtag das auf Staatskosten ausgebaute Eisenbahnnetz als abgeschlossen be-

trachteten und nur unter ganz besonderen Umständen, auf neuer Grundlage, das heißt unter wesentlicher Mitwirkung der betheiligten Kreise, sich die Veranlassung zu weiteren Eisenbahnbauten seitens des Staates ergeben konnte.

Auf Grund verschiedener Eingaben, deren letzte für die projectirte Bahn den Charakter eines Privatunternehmens in den Vordergrund gestellt hatte, hielt es indessen das Ministerium für angezeigt, die Eisenbahn-Direction zu eingehender Prüfung der Sachlage zu veranlassen. Diese letztere hatte dann ergeben, daß unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse und zur Herbeiführung eines gerechten Ausgleiches der Interessen des gesammten Gebiets nur die Ausführung einer von Varel nach Ellenserdamm durch das an Ziegeleien reiche Gebiet der ostfriesischen Weede sich hinziehenden und sich allen localen Verhältnissen thunlichst anschmiegenden Ringbahn zu befürworten sei. Da aber ein sehr erheblicher (der weitaus größte) Theil der von Obenstrohe, Bockhorn und Neuenburg aus zum Versandt gelangenden Ziegelsteinwaaren ein überseeisches Absatzgebiet suche, so erscheine es unumgänglich nothwendig, daß wenigstens ein Hafenplatz, sei es nun Varel oder Ellenserdamm, mit der projectirten Linie in Verbindung gebracht werde.

Nach den über den zu erwartenden Verkehr angestellten Ermittelungen glaubte die Großherzogliche Eisenbahn-Direction die Möglichkeit eines finanziell und wirthschaftlich lebensfähigen Unternehmens annehmen zu dürfen. Das Anlagekapital wurde einschließlich der Vareler Hafenbahn auf 1 200 000—1 500 000 Mark veranschlagt, wobei nach der größeren oder geringeren Vollständigkeit der Ausführung ein Gemeindezuschuß von mindestens 275 000—300 000 Mark in Anspruch zu nehmen wäre. Von den Einnahmequellen der Bahn waren in erster Linie die Steine in Anschlag gebracht, deren Quantum auf 35 Millionen angenommen, bei einem Durchschnittssatz von 8 *M.* pr. 10 000 kg (4000 Stück) eine Einnahme von 70 000 *M.* lieferte. Mit den sich daran reihenden anderen Gütern, namentlich Holz und Torf, sowie mit den Transporten von Klei-Boden und Schlick, mit den Stückgütern und dem Personenverkehr u. s. w. war man zu dem Ansatze einer Gesammtroheinnahme von 130 450 Mark gelangt, von welcher nach den vorläufigen Berechnungen die Hälfte in die

Staatseisenbahncasse für den Betrieb fließen, die andere Hälfte dem verwandten Anlagekapital, soweit es von einem privaten Geldunternehmen hergegeben würde, eine Verzinsung von etwa 5 % in Aussicht stellen würde.

Dabei war angenommen, daß die Linie den Vareler Hafen zunächst mit der Station Varel verbinde und dann über Büppel, Obenstrohe, Mühlenteich, Borgstede, Jehringhave, Bockhorn, Urwald, Neuenburg, Schweinebrück, Zetel und Driefel nach Ellenserdamm führe, wo dieselbe ihren natürlichen Abschluß erst am Hafen finden würde.

Die Bahn sollte als normalspurige Nebenbahn gebaut und dabei die Schienen und Brücken so stark construirt werden, daß die schwersten Locomotiven sie mit Sicherheit befahren und Personen- und Güter-Züge jeder Zeit auf die Ringbahn abgelenkt werden könnten. Die zum Betriebe der Bahn nothwendigen Hochbauten sollten so einfach als möglich hergestellt und alle Nebenanlagen nur dort und dann in dem Umfange angelegt werden, wie der Betrieb der Bahn es unumgänglich erforderte. Mit der Entwickelung des Verkehrs waren alsdann Anschlußgeleise zu den Ziegeleien und anderen Etablissements in Aussicht genommen. —

Zur Zeit der Winterconferenz am 26. Februar 1887 zu Oldenburg war die Sache soweit gediehen, daß von Seiten der Gemeinden Neuenburg, Zetel und Varel (Landgemeinde) Beiträge zu den Anlagekosten von 20 000 *M.*, bezw. 50 000 *M.*, bezw. 60 000 *M.*, bewilligt waren. Um den Ring zu schließen, bedurfte es jedoch noch des Beitritts der Gemeinde Bockhorn und, sofern der Anschluß an den Vareler Hafen berücksichtigt werden sollte, auch der Bereitwilligkeit der Stadt Varel zu entsprechenden materiellen Beihülfen. Da auf die Entschließungen der Betheiligten ein Druck nicht ausgeübt werden sollte, war vorläufig in Aussicht genommen, die Strecken Varel bis Grenze der Landgemeinde (hinter Borgstede) und Ellenserdamm-Zetel-Neuenburg programmmäßig auszubauen und selbstständig als Zubringer zu betreiben, was allerdings nur unter der Voraussetzung möglich wäre, daß die einzelnen Strecken in ihrer Ausführung nicht aus dem Rahmen des Gesammtprogramms heraustreten und daß insbesondere ihre Bedeutung nicht durch selbstständige andere Linien desselben Gebiets beeinträchtigt werde.

Leider mußte in der 23. Zusammenkunft der freien Vereinigung am 3. März 1888 in Oldenburg mitgetheilt werden, daß die Vorlage der Ringbahn von der Staatsregierung vorläufig zurückgezogen sei. Zunächst habe der Vertragsentwurf mit dem Bankhause von Erlanger & Söhne wegen Anschaffung des Anlagekapitals erhebliche Abweichungen von demjenigen betreffend die Strecke Jever-Carolinensiel enthalten, da einerseits bedeutende Gemeindezuschüsse à fonds perdu erfordert wurden, andererseits an Stelle der Theilung des 5 % Zinsen übersteigenden Gewinnes eine Abführung von 10 % der Roheinnahme anstatt von 5 % in den Erneuerungsfonds vorgesehen war. Diese Verschiedenheiten erklärten sich aus dem zu erwartenden stärkeren Verkehr und aus der infolgedessen gesteigerten Abnutzung der Bahnanlage. Nun waren Bockhorn und Varel mit der Bewilligung der von ihnen verlangten Zuschüsse immer noch im Rückstande und hätte daher nur ein theilweiser Bau, etwa eine Linie Neuenburg-Zetel-Ellenserdamm, ausgeführt, oder bei fortgesetzter Weigerung der Stadt Varel die Einmündung der Linie in Jaderberg in's Auge gefaßt werden können.

Unter diesen Verhältnissen erschien die vorläufige Zurückziehung der Vorlage erklärlich, doch durfte angenommen werden, daß das einmal aufgestellte Project nicht eher von der Tagesordnung verschwinden werde, bis die friesische Weede, und insbesondere der reiche Kranz ihrer Ziegeleien, durch eine Schienenstraße mit der Hauptbahn verbunden ist. Nach den Mittheilungen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction war zur Zeit der Muth der Betheiligten so wenig heruntergedrückt, daß nachträglich nicht nur die Gemeinden Zetel und Neuenburg, sondern auch Bockhorn, einstimmig in ihrer Vertretung beschlossen hatten, auf Grund der Löninger Bedingungen das Anlagekapital für den Anschluß in Ellenserdamm selbst zu beschaffen. Wann und in welcher Weise das Project zu Stande kommen wird, ließ sich bis dahin nicht übersehen, da bei theilweiser Ausführung oder Abänderung des ursprünglichen Planes die Interessen der gleichberechtigten übrigen Communen, sowie die Möglichkeit einer zweckmäßigen Betriebseinrichtung, deren Kosten die staatlichen Einkünfte aus der Bahn nicht überschreiten, sorgfältig erwogen werden mußten. Bei der letzten Besprechung dieses Gegenstandes in der 23. Zusammen-

kunft wurde für die Vareler Ringbahn noch ein neues Project aufgestellt, welches, den Zweck verfolgend, sämmtliche Ziegeleien der dortigen Gegend zu erschließen, von Varel ausgehen und auch dortselbst wieder enden sollte, wodurch allerdings die Linie 7—8 km länger und die ganze Bahn dementsprechend auch kostspieliger würde. Der bezügliche Vorschlag begegnete jedoch lebhaftem Widerspruch aus den Kreisen anderer betheiligter Gemeinden und wurde die Nützlichkeit desselben vorerst auch von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction in Frage gestellt.

Von sonstigen Projecten, denen jedoch nach der Erklärung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction in der Conferenz vom 26. Februar 1887 erst dann näher getreten werden dürfte, wenn die geschilderten noch schwebenden Bahnbauten ihre Erledigung gefunden haben, ist in erster Linie die Fortsetzung der Südbahn über Lohne hinaus, sowie eine Querverbindung von Quakenbrück über Dinklage und Lohne nach Diepholz, ferner ein Anschluß der Löninger Bahn nach Westen über Herzlake-Haselünne nach Meppen, eine Schienenstraße nach Wildeshausen, die Anlage einer Trambahn von Nordenham nach Eckwarden, einer ebensolchen von Norden nach Norddeich, sowie einer Localbahn von Bramsche nach Fürstenau zu erwähnen, von anderen Plänen, welche in den verschiedenen Conferenzen hier und da als Gesprächsstoff aufgetreten sind, nicht zu reden.

Der Ausbau der Bahn Ahlhorn-Lohne, bezw. der mit demselben in Zusammenhang zu bringenden Verbindungen fand neuerdings ebenfalls in der 23. Zusammenkunft eine kurze Erörterung, da Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer anläßlich einer von den Bewohnern des Ortes Dinklage an die Großherzogliche Eisenbahn-Direction gerichteten Eingabe den in derselben begründeten Antrag mittheilte, ehestens von Lohne nach Diepholz einerseits, und über Dinklage nach Quakenbrück andererseits zu bauen. Es konnte zu diesem Antrag bemerkt werden, daß die Ermittelungen über den Umfang des Güter-Verkehrs in der Gemeinde Dinklage durch den Anschluß an die Eisenbahn eine Hebung und Vermehrung der wirthschaftlichen Thätigkeit des Bezirks wohl erwarten ließen. Von anderer Seite wurde jedoch aus betheiligten Kreisen dargelegt, daß die Fortführung der Eisenbahn von Lohne

zunächst nach dem Süden, auf Damme zu, gesichert sein müsse, bevor man den Ausbau einer Bahn nach Diepholz betreibe. Von Damme aus werde aber der beste Anschlußpunkt Bramsche sein. Baue man zuerst nach Diepholz, so sei zu befürchten, daß der Bau einer Eisenbahn nach dem Süden des Herzogthums überhaupt unterbleibe.

Aus den Verhandlungen ging hervor, daß die Ansichten der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction mit diesen letzteren Anschauungen übereinstimmten.

Bezüglich der angestrebten Verbindung von Essen nach Löningen in das preußische Gebiet hinein, nach Haselünne und Meppen, ist nach den der 21. Conferenz am 26. Februar 1887 gewordenen Mittheilungen hervorzuheben, daß dieserhalb der Großherzoglichen Verwaltung eine amtliche Anfrage der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische) über den Stand der bezüglichen Oldenburger Projecte zugegangen war, doch hat die Sache bis dahin eine weitere Förderung nicht gefunden.

Wegen der Bahnverbindung von Norden nach Norddeich war man nach der Mittheilung aus Interessenten-Kreisen in derselben Conferenz ebenfalls mit der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln in Verhandlungen getreten und hatte das Bedürfniß dieser Verbindung auch im preußischen Landtage eine gewisse Anerkennung gefunden. Die Angelegenheit nahm jedoch nur einen langsamen Fortgang und wurde deshalb auch die Oldenburgische Verwaltung ersucht, mit Rücksicht auf ihr Interesse an der Weiterentwickelung der Küstenbahnverbindungen, ihren Einfluß für die Förderung des Projectes geltend zu machen.

Für den Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Bramsche über Ueffeln nach Fürstenau wirkt zur Zeit ein innerhalb der betheiligten Gemeinden gebildetes, von der Behörde des Kreises und von der Osnabrücker Handelskammer unterstütztes Comitee, dessen Vertreter ebenfalls am 26. Februar 1887 die für jene Verbindung in Betracht kommenden Gesichtspunkte schilderte. Danach sollte die betreffende Geleiseverbindung neben der Abkürzung der jetzigen Entfernung zwischen Bramsche und Fürstenau insbesondere der Aufschließung des Gehnberges, eines Höhenzuges dienen, der reiche Lager eines vorzüglichen Steinmaterials enthält, für welches man namentlich in Oldenburg und Ostfriesland,

sowie auch weiterhin, einen flotten Absatz zu finden annimmt. Seitens der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction wurde dem Projecte ein lebhaftes Interesse entgegengetragen, doch konnte eine Förderung desselben erst dann in Aussicht gestellt werden, wenn bezüglich der seitens der Gemeinden anzubietenden Mittel das Erforderliche klar gestellt ist.

Zu dem Projecte einer Eisenbahn-Verbindung für Wildeshausen ist hier nach den Verhandlungen der 23. Zusammenkunft vom 3. März 1888 anzuführen, daß der Oldenburgische Landtag über die ihm in dieser Richtung gestellten Anträge zur Tagesordnung übergegangen war. In den betheiligten Kreisen ließ man sich jedoch von der Verfolgung der Sache nicht abschrecken. Man erachtet eine Eisenbahnverbindung nach Wildeshausen als ein gesundes Unternehmen, für welches sich vielleicht die Geldmittel durch Gewinnung eines Bankhauses auf einer ähnlichen Grundlage beschaffen ließen, auf welcher die Strecke von Jever nach Carolinensiel beruhe. Ueber die zu wählenden Anschlußpunkte der Verbindung herrschte indessen noch keine Klarheit, da man Hude, Delmenhorst und Ahlhorn als in Frage stehend bezeichnete, von welchen Punkten seitens der Großherzoglichen Verwaltung der erstere jedoch nicht für zweckmäßig erachtet wurde.

2. Erweiterungen und Ergänzungen.

Unter den Erweiterungen und Ergänzungen, welche die Anlagen der Oldenburgischen Eisenbahn im Laufe der letzten 10 Jahre erfahren haben, sind in erster Linie diejenigen Bauten zu berücksichtigen, welche die Großherzogliche Verwaltung im Interesse der Oldenburgischen Weserhäfen ausführen ließ. In der Winterconferenz vom 28. Februar 1880 zu Oldenburg wurde zunächst in Bezug auf die Station Elsfleth mitgetheilt, daß die Verwaltung beabsichtige, dortselbst eine Kajemauer mit daran entlang liegendem Krahngeleise zu erbauen und nach Fertigstellung dieser Anlage auch einen Dampfkrahn aufzustellen. Ebenso wurde, trotz der vorliegenden Schwierigkeiten der Fundirung, die Anlage einer Brückenwaage dort beabsichtigt, falls der sich entwickelnde Versandt dafür das Bedürfniß nachweise.

Die bezüglichen Bauten sind inzwischen fertig gestellt, haben aber leider den daran geknüpften Erwartungen wenig entsprochen.

Die auf die Anlagen in Nordenham bezüglichen Verhandlungen beschäftigten die Conferenzen vom 30. Juni 1884 in Nordenham und vom 26. Juni 1885 in Osnabrück. Anläßlich der ersteren Zusammenkunft wurde den Eisenbahn- und Hafeneinrichtungen des Platzes seitens der Versammlung eine eingehende Besichtigung zu Theil, welche wohl allseitig die Ueberzeugung befestigt haben dürfte, daß sich mit der Entwickelung Nordenhams für den Schifffahrtsverkehr wichtige Interessen verknüpfen, welche sich nicht nur auf das Wesergebiet und sein Hinterland, sondern auf viel weitere Kreise erstrecken. In der Conferenz vom 30. Juni 1884 erstattete Herr Bauinspector Noell, anknüpfend an sehr interessante Vorträge des Herrn Ober-Regierungsraths Ramsauer und des Herrn Wilhelm Müller von Nordenham, einen übersichtlichen Bericht über die seitens der Großherzoglichen Eisenbahn-Direction seit dem Frühjahr 1873 ausgeführten Neubauten. Dieselben umfaßten sowohl Hafenanlagen als auch Beamten- und Arbeiterwohnungen, Güterschuppen, Deichschaarten und verschiedene Piers.

Seit dem Jahre 1878 wurden insbesondere folgende Bauten ausgeführt:

7 Petroleum-Schuppen, die, von Bremer Firmen angelegt, an die Großherzogliche Verwaltung übergingen und mit denen beiläufig die gesammten, zum Theil Privatbesitzern gehörigen, Petroleum- und Naphta-Schuppen, im Ganzen 29 an der Zahl, 13 906 Quadratmeter umfaßten;

5 neue Piers, sowie verschiedene Ergänzungen, Verlängerungen und Verstärkungen der vorhandenen Pieranlagen;

1 neuer Deichschaart;

1 neuer Petroleumschuppen und umfangreiche Verladegeleise.

Nach dem in der Conferenz vom 26. Juni 1885 erstatteten Berichte des Herrn Bauinspectors Noell trat diesen Anlagen noch hinzu eine besonders eingerichtete Rampe zum Entladen der Schafe aus den doppelbödigen Eisenbahnwagen, sowie ein entsprechend eingerichteter Quarantäne-Schuppen, um die einer Krankheit verdächtigen Thiere vor der Verladung derselben an Bord der Schiffe dort unterzubringen. Aus den bezüglichen Mittheilungen war zu entnehmen, daß diese, sowie die damit im Zusammenhang stehenden Verladeeinrichtungen in Nordenham als besonders gelungen

zu betrachten sind und darf der gegründeten Annahme Raum gegeben werden, daß dieser Weserhafen insbesondere für Schaftransporte nach England die günstigsten Bedingungen darbietet und deshalb wohl auch eine rege Benutzung der Anlagen zu gewärtigen hat.

Aus dem sonstigen Inhalt der in den Conferenzen gepflogenen Verhandlungen ist in Bezug auf die geschichtliche Entwickelung der Oldenburgischen Bahnen an dieser Stelle noch folgendes zu verzeichnen:

Am 1. Januar 1886 wurde der Haltepunkt Sürwürden auf der Strecke Nordenham-Hude, einstweilen für einen beschränkten directen Verkehr, eröffnet, doch wurde auf späteren Antrag der Betheiligten eine Erweiterung der Anlagen durch die Errichtung einer Rampe zum Viehverladen und der dazu erforderlichen Geleise und Weichen in Aussicht genommen, nachdem die Interessenten sich zur Leistung eines Kostenbeitrages dafür bereit erklärt hatten.

Die Einrichtung eines Haltepunktes bei Filsum für den Personenverkehr auf der Strecke Oldenburg-Leer war nach den in der Conferenz vom 26. Februar 1887 gemachten Mittheilungen bevorstehend.

Die Eröffnung dieses Haltepunktes erfolgte am 15. October 1887.

Inzwischen waren auf den übrigen älteren Bahnstrecken folgende Haltestellen eingerichtet und dem Verkehr übergeben:

Auf der Oldenburg-Bremer Bahn:
Schierbrok am 20. Mai 1884,
Heidkrug am 20. Mai 1884.
Auf der Bahn Sande-Jever:
Mariensiel am 1. April 1880,
Ostiem am 20. Mai 1884.
Auf der Oldenburg-Osnabrücker Bahn:
Langen am 1. Juni 1885.

Erwähnt zu werden verdient an dieser Stelle schließlich noch, daß der Landes-Culturfonds, nach den in der nämlichen Conferenz gemachten Mittheilungen, im October 1886 ein 3 km langes normalspuriges Geleis von Bahnhof Sande bis an den Deich bauen ließ, um den Kleiboden, welcher in den überflüssig gewordenen Deichen dortselbst in gewaltigen Mengen zur Verfügung

steht, für die Bodenverbesserung in verschiedenen Theilen des Landes nutzbar zu machen. Zur Vertheilung des Bodens, welche ebenfalls durch den Landes-Culturfonds ausgeführt wird, wurden verlegbare schmalspurige Geleise von 75 cm Spurweite und eiserne Kippwagen von 3/4 Cubikmeter Inhalt verwandt, welche vom Osnabrücker Stahlwerk geliefert worden sind, und haben nach den vorliegenden Berichten die Meliorationsarbeiten erfolgreichen Fortgang genommen.

So knüpfen sich an die einzelnen Fäden des Oldenburgischen Bahnnetzes zahlreiche wirthschaftliche Interessen, deren sichtliche Förderung mit der Ausdehnung der dem Lande zu Theil gewordenen Eisenbahnverbindungen und der mit denselben verknüpften Einrichtungen von Jahr zu Jahr weitere Fortschritte macht und schon jetzt in vollem Maaße diejenigen Aufwendungen lohnt, welche für das bedeutendste Verkehrsmittel unserer Zeit im Großherzogthum von Staat und Volk gemacht wurden.

3. Die Einfriedigung der Bahnen.

Diesen in der 14., 15. und 16. Conferenz behandelten Gegenstand leitete Herr Oberregierungsrath Ramsauer mit einem lehrreichen, hier zum Theil auszüglich mitgetheilten Vortrage ein, in welchem die verschiedenen bei der Anlage und Unterhaltung der Einfriedigung der Bahnen möglichen Gesichtspunkte dargelegt werden, mit Ausnahme jedoch des technischen Theils, der weiterhin zur Erörterung kommen wird.

Die Vielseitigkeit des auf den ersten Blick besonders einfach erscheinenden Gegenstandes läßt sich aus dem in 12 jähriger Betriebspraxis bei der hiesigen Eisenbahn-Verwaltung angesammelten Actenmaterial erkennen. Da handelt es sich um die verschiedene Benutzungsweise des Landes; die verschiedenen ortsüblichen Arten der Einfriedigung; die auf den Bahnstrecken zur Anwendung gekommenen Arten; Mängel an denselben, Beschwerden über Zustand und Unterhaltung; Schadenersatzansprüche bei Ueberfahren von Vieh, welches unter den verschiedensten Umständen auf die Bahn gelangte; Versäumnisse der Eigenthümer bei Hütung des Viehs; ferner finden sich darin Verhandlungen mit Behörden über die Nothwendigkeit von Einfriedigungen, sowie über die Ver-

pflichtung der Bahnverwaltung oder der Nachbarn zur Herstellung bzw. Unterhaltung derselben.

Das Material enthält ausreichenden Anlaß, vom Standpunkte des Eisenbahn-Beamten zu wünschen, die Frage möglichst zur Zufriedenheit aller Betheiligten zu lösen. Eine acute ist dieselbe für die Verwaltung geworden, nachdem zwei Landtage, die Amtsverbände der meist betheiligten Gebiete und die Landwirthschaftsgesellschaft in verschiedenen Organen sich mit derselben befaßt und bei Großherzoglichem Ministerium um Abhülfe eingekommen sind.

Für die Bahnverwaltung könnte es nichts Erwünschteres und Bequemeres geben, als der Staatsregierung zu empfehlen, ihr möglichst viel Mittel zur Verfügung zu stellen, um auch den weitgehendsten Ansprüchen gerecht zu werden. Die Eisenbahn-Verwaltung kann sich auf diesen Standpunkt gleichwohl nicht stellen, weil sie im allgemeinen Interesse ein solches Vorgehen für unwirthschaftlich hält.

Man wird sich daher bei Prüfung der Frage auf den Rechtsstandpunkt stellen müssen und von diesem aus zu bestimmen haben, welchem Rechtsgebiete die angedeuteten materiellen Fragen angehören (A); die zur Anwendung dieses Rechts berufenen staatlichen Organe zu bezeichnen (B); sodann den materiellen Inhalt des positiven Rechts zu erörtern (C) und das Verfahren und die Grundsätze anzudeuten haben, nach welchen die Feststellung, ob eine Einfriedigung bahnseitig anzulegen und zu unterhalten ist, zweckmäßig getroffen wird.

A. Es gehört die Einfriedigungsfrage, wie sich aus den obigen Ausführungen ergiebt,

I. dem öffentlichen Rechte und

II. dem Privatrechte

an.

I. Das öffentliche Recht anlangend, ist zu unterscheiden zwischen

1. Bahnpolizei und

2. Landespolizei.

1. Die Bahnpolizei ist berufen, bei Anlage und Betrieb der Bahn diejenigen Vorkehrungen zu sichern, welche geeignet sind, den Eisenbahnbetrieb selbst vor Gefahren zu schützen.

2. Die Landespolizei wird in ihrer allgemeineren Aufgabe

den öffentlichen Verkehr auf Straßen und Plätzen schützen, die der Umgebung der Bahn etwa drohenden sonstigen Gefahren durch Feuer 2c. abwenden.

II. Auf privatrechtlichem Gebiete wird man Vertragsrecht und gesetzliches Recht zu unterscheiden haben. Von letzterem wird wesentlich das Enteignungsrecht und das Nachbarrecht in Betracht zu ziehen sein.

B. Die vorstehenden Unterscheidungen werden besonders klargestellt durch Bezeichnung der Behörden, welche zur Aufrechthaltung und Anwendung des Rechtes berufen sind.

I. 1. Die Bahnpolizei wird in erster Linie ausgeübt von den Bahnpolizeibeamten, d. h. den mit dem Außendienste betrauten Beamten der Eisenbahn selbst, welche der Aufsicht der vorgesetzten Dienstbehörde unterstehen.

2. Die Landespolizei dagegen übt die Behörde aus, die im Allgemeinen dazu berufen ist. Im Enteignungsverfahren ist die Vertretung des öffentlichen Interesses weitgehend der den Plan feststellenden Behörde überlassen.

II. Ueber gesetzmäßiges oder vertragsmäßiges Privatrecht haben, sobald Streit unter den Parteien entsteht, die Gerichte zu entscheiden. Das Verfahren in erster Instanz vor der Verwaltungsbehörde hat mehr den Character einer Sühne, da nach Anfechtung des Bescheides die gerichtliche Stelle zuständig ist.

C. Für den materiellen Inhalt des bestehenden Rechts tritt dieselbe Unterscheidung ein.

I. 1. Bahnpolizeilich kommt lediglich der §. 4 des Bahnpolizei-Reglements in Betracht:

„Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten“ u. s. w.

Nach den oben entwickelten allgemeinen Begriffen kann aus dieser Bestimmung ein privatrechtlicher Anspruch von einem Landnachbar nicht abgeleitet werden.

Aber auch in dem Abschnitte, welcher Bestimmungen für das Publicum enthält:

§. 57. „Für das Betreten der Bahn und den dazu gehörigen Anlagen durch Vieh bleibt Derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt,“

lehnt das Bahnpolizei-Reglement es ab, in das bestehende Rechtsverhältniß ändernd einzugreifen.

So verkehrt es wäre, aus §. 4 die Verpflichtung der Bahn zur Herstellung von Einfriedigungen dem Publicum gegenüber abzuleiten, so einseitig würde es sein, aus §. 57 zu entnehmen, daß nach wie vor der zur Hut Verpflichtete für jeden Schaden aufkommen müßte und daß die Eisenbahn unter keinen Umständen gehalten sei, ihrerseits zur Beseitigung oder Verringerung der Gefahr etwas zu thun.

2. Es lassen sich die mannigfaltigsten Verhältnisse denken und kommen im Leben thatsächlich vor, in denen landespolizeiliche Interessen die Herstellung von Einfriedigungen erheischen. Nach positiven Bestimmungen materiellen Inhalts wird man sich jedoch, wie dies in der Natur der Sache liegt, vergebens umsehen.

II. Hinsichtlich der privatrechtlichen Verpflichtungen wird es sich empfehlen, wesentlich auf das Recht im Herzogthum sich zu beschränken und schließt der Herr Vortragende sich den Entscheidungsgründen des hiesigen Oberlandesgerichts in einer vorliegenden Proceßsache aus dem Jahre 1883 an, welche den Anliegern mit voller Bestimmtheit einen Anspruch auf Einfriedigung aus dem Nachbarrechte absprechen.

Das Oldenburgische Enteignungsgesetz enthält im Artikel 9 §. 7 hinsichtlich der Befriedigungen ꝛc. nur die Bestimmung, daß der Entschädigungsverpflichtete (der Eisenbahnunternehmer) befugt sei, statt einer Geldentschädigung die Arbeit selbst zu prästiren. Daraus folgt, daß das Enteignungsgesetz keineswegs einen selbstständigen Rechtsgrund für Herstellung von Einfriedigungen statuirt. Der Expropriant muß den Werth des enteigneten Grundstücks ersetzen und die Schäden, die dem Expropriaten für den Rest der enteigneten Grundstücke zugefügt werden (Inconvenienzen), ausgleichen. Speciell auf die Einfriedigung angewandt, folgt hieraus, daß die Bahn, wenn sie ein Grundstück durchschneidet, welches eingefriedigt ist, die neuen Grenzen ebensogut einfriedigen muß, wie die alten eingefriedigt sind — vorausgesetzt selbstredend, daß die Einfriedigung irgend einen wirthschaftlichen Werth hat.

Der regelmäßige Fall ist der, daß es sich um Weideland handelt. Wer sein Vieh weiden will, muß ja nach örtlichem Rechte oder örtlicher Gewohnheit für Einfriedigung und Hütung

sorgen; in Ermangelung gehöriger Einfriedigung oder Hütung hat er nicht nur jeden Schaden, den das Vieh trifft, sich selbst zuzuschreiben, sondern auch für allen Schaden, den es anderen zufügt, aufzukommen. Die Durchschneidung einer solchen Weide, soweit die Reststücke nach Form und Größe zur Weide geeignet bleiben, verlangt von der Eisenbahn mithin die Wiedereinfriedigung der neuen Grenze oder Ersatz. Ackerland und Einöden dagegen, welche zur Zeit der Enteignung nicht eingefriedigt sind, können aus einer späteren, anderweitigen Nutzung, welche auch die Aptirung der alten Grenzen erfordert, einen Anspruch auf nachträgliche Einfriedigung nicht ableiten.

Die Frage der Unterhaltung ist rechtlich gerade so zu behandeln wie die der Anlage.

D. Von größter Wichtigkeit für eine zweckmäßige Erledigung der Einfriedigungsfrage ist das Enteignungsverfahren; bei demselben, namentlich auch bei Feststellung des Specialprojects, werden die Expropriaten zugezogen; nicht minder wird den Communalbehörden Gelegenheit gegeben, die Interessen der Gemeinde zu vertreten. Bei der Baustrecke Jever-Landesgrenze beispielsweise ist nicht nur angegeben, welche Grundstücke bahnseitig eingefriedigt würden, sondern eine bis in's Einzelne gehende Normale der eisenbahnseitig auszuführenden Einfriedigungen ausgelegt worden. Dies Vorgehen hat den Erfolg gehabt, daß Nachfragen und Einwendungen überhaupt ausblieben.

Daß Einfriedigungen, die nach den Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements nothwendig sind, von dem Unternehmer geleistet werden müssen, versteht sich von selbst. Auch diejenigen Befriedigungen, welche im landespolizeilichen Interesse durch die Anlage der Bahn nothwendig werden, müssen von der Bahn gesetzt und unterhalten werden.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Grenze zwischen dem öffentlichen und dem Privatinteresse oft nahe zusammen liegt; daß in der Mitte Berührungspunkte vorkommen, kann nicht fehlen. Das preußische Enteignungsgesetz sucht diesem Umstande dadurch Rechnung zu tragen, daß es die Entscheidung über die Obliegenheiten des Unternehmers zu den fraglichen Anlagen der Bezirksregierung zuweist und zwar in dem Sinne, daß gegen die Entscheidung derselben in diesen Punkten nur der Recurs an das

Ministerium zulässig ist unter Ausschluß des Rechtsweges. Umgekehrt denkt das oldenburgische Enteignungsgesetz bei Erledigung von Ansprüchen auf Einfriedigungen ausschließlich an reine Privatinteressen. Die hiesige Einrichtung empfiehlt sich für unsere Verhältnisse schon um deswillen, weil der Staat als Bauunternehmer vollständig in der Lage ist, das öffentliche Interesse zu erkennen und zu berücksichtigen, andererseits aber auch darum, weil der wirklich privatrechtliche Einfriedigungsanspruch nicht dem natürlichen Gange des Entschädigungsverfahrens und den ordentlichen Gerichten entzogen wird.

Bei allseitig gutem Willen und Verständniß ist unter allen Umständen im Enteignungsverfahren ein Zustand herzustellen, der es an der wünschenswerthen Klarheit nicht fehlen läßt. Wenn Verpflichtung und Bestick rechtzeitig festgestellt ist, kann nach dem bei uns gültigen Rechte, welches andere Entstehungsursachen für privatrechtliche Ansprüche auf Einfriedigung nicht kennt, Streit über den privatrechtlichen Anspruch auf Herstellung einer Einfriedigung nicht mehr vorkommen, und eine Meinungsverschiedenheit nur über die Thatfrage entstehen, ob eine der Bahn obliegende Unterhaltungspflicht ordnungsmäßig erfüllt ist.

Hierauf erhalten die Herren Bezirks-Inspectoren der Bahnen Oldenburg-Wilhelmshaven und Hude-Nordenham das Wort zum Berichte über den thatsächlichen Zustand der Einfriedigungen auf den vorzugsweise durch Weideland geführten Strecken.

An der Hand von Zeichnungen werden die verschiedenen Arten der Einfriedigungen beschrieben, ihre meist auf dem Grundsatz der Nachbargleichheit beruhende Einrichtung erklärt und ihre Bewährung untersucht. Abgesehen von den weniger in Betracht kommenden Wällen, Hecken 2c. an Geestländereien finden sich in der Marsch längs den Weiden zwei Arten von Einfriedigungen: Gräben und Riechelwerke (Latten- oder Drahtzäune), welche, vereinzelt auch in Verbindung miteinander vorkommend, das Interesse vorwiegend in Anspruch nehmen.

Wasserhaltende Gräben bilden in der Marsch die regelmäßige Trennung der Weideländereien. An der Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn und der Zweigbahn nach Jever finden sich 27 000 lfd. m dieser allgemein für viehkehrend geltenden Einfriedigung und zwar in einer Breite von $2^1/_2$ bis 3 m, bei durch-

schnittlich halbfüßiger Böschung. Weitere 28 000 lfd. m in ungenügender Breite oder mit mangelnder Wasserhaltung angelegte Gräben hatten bald nach dem Bau der Bahn durch ein zwischen dem Graben und der Weide bezw. der Bahn errichtetes Riechelwerk vervollständigt werden müssen und konnte hierbei die Erfahrung gemacht werden, daß die Stellung zwischen Bahn und Graben des in diesem Falle nur $1/2$ m hohen, aus senkrecht oder etwas schräg gestellten Pfählen mit einem Draht und oberer Latte bestehenden Riechelwerks der Wehrbarkeit wie der Billigkeit wegen den Vorzug vor der andern Stellung verdient. Auf einer Versuchsstrecke von 2300 m Länge ist man — anscheinend mit Erfolg — beflissen, die mangelnde Wehrbarkeit des ungenügend angelegten Grabens durch eine auf dem Bahnbankett als Flechtwerk gezogene lebende Hecke von Weidenholz zu schaffen.

Riechelwerke als alleinige Einfriedigung finden sich an den Weiden zwischen den Stationen Hahn und Wilhelmshaven, sowie zwischen Sande und der Landesgrenze bei Jever in einer Erstreckung von 23 000 m und zwar an solchen Stellen, wo die Herstellung wehrbarer Gräben für unausführbar oder für unwirthschaftlich gehalten wurde. Drahtzäune ohne hinzugefügte Latten, wie zwischen Oldenburg und Hahn in 24 000 m Länge neben Haideland rc. vorhanden, kommen auf den Strecken weiter nördlich nicht vor. Hier hat sich die Anbringung einer obern Latte als erforderlich erwiesen; ganz ausnahmsweise nur ist man zum Zwecke der Abwehr des schwersten vorkommenden Viehs zur Anwendung noch einer zweiten Latte unterhalb der Dräthe genöthigt gewesen. Latten aus Nadelholz, ausgenommen Lärchen, haben sich nicht bewährt; dagegen haben sich eichene einbäumige oder gespaltene, wenn auch krumm gewachsene Latten als zweckmäßig erwiesen, und es kann das auf der Strecke Jever-Landesgrenze aus solchen hergestellte, aus eichenen Pfählen mit oberer Latte und 3 bis 4 Dräthen bestehende Riechelwerk als mustergültig für künftige Herstellungen empfohlen werden.

Auf der Strecke Hude-Nordenham bilden 65 000 lfd. m Gräben und 12 800 lfd. m Riechelwerk die Einfriedigung der meist als Weideland benutzten Grundstücke, und hat man die Erfahrung gemacht, daß Riechelwerke der oben beschriebenen Einrichtung auch hier allen regelmäßigen Anforderungen genügen.

Die Gräben anlangend, ist man der Meinung, daß dieselben den nachbarlichen Landgräben an Wehrbarkeit nicht nachstehen, diese vielmehr meist übertreffen.

Von dem gegen das Uebersetzen des dazu aus Unart oder Gewöhnung hinneigenden Viehs vorgeschlagenen Mittel einer Verbreiterung und Vertiefung der Gräben verspricht der Vortragende sich keinen im Verhältniß zu den Kosten stehenden Erfolg. Auch die Sicherung durch ein bahnseitig anzubringendes Riechelwerk hält er der Kosten und der Unbequemlichkeit wegen bei der Reinigung für zu weitgehend.

Der Referent der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft, Herr Th. Tantzen, giebt dem Bedauern Ausdruck, daß vor Enteigung der Strecke Brake-Nordenham den entschädigungsberechtigten Grundbesitzern nicht ein ähnlich instructiver Vortrag zur Verfügung gestanden hätte, wie die Versammlung ihn soeben von dem Herrn Eisenbahn-Director vernommen, dieselben würden dann ihr Interesse vorsichtiger erwogen und sich nicht auf die Voraussetzung beschränkt haben, daß die Bahnverwaltung allein schon durch das Interesse an der Sicherheit des Betriebes genöthigt sein werde, eine auf alle Fälle viehkehrende Befriedigung längs der Bahn herzustellen. Schon bald nach Eröffnung der Bahn, besonders nach Einführung des secundären Betriebes, habe man zu erkennen geglaubt, daß die Befriedigungen nicht in einem Zustande sich befänden, welche in den viehreichen Marschen einen gesicherten und ungehemmten landwirthschaftlichen Betrieb der angrenzenden Ländereien gestatte. Wiederholtes Tödten von Vieh durch fahrende Züge hätte Processe veranlaßt, die nur zum geringen Theile zu Gunsten der geschädigten Viehbesitzer entschieden wären. Beschwerden bei den zuständigen Behörden mit dem Anspruch auf bessere Herstellung wären seines Wissens ohne Erfolg, der Zustand im Wesentlichen derselbe geblieben. Schließlich habe man sich an den Centralvorstand der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft mit der Bitte gewandt, sich für das Interesse der benachtheiligten Landwirthschaft zu verwenden.

Redner theilte darauf die Beschlüsse der in dieser Veranlassung zusammengetretenen Commissionen der Abtheilungen Abbehausen und Brake-Ovelgönne mit. Dieselben erachten für erfor-

derlich, daß 1) sämmtliche Wegeübergänge beim Passiren der Züge gesperrt; 2) die Befriedigungsgräben erweitert und durchweg an der Bahnseite durch ein Riechelwerk gesichert werden; 3) daß die mangelnde Wasserhaltung der Gräben durch Verbesserung der Staudämme herbeigeführt werde. Besonderes Gewicht legt der Vortragende auf die Erfüllung des Punktes 1, wogegen er nach gehöriger Instandsetzung der Gräben die Hinzufügung von Riechelwerken nicht für unumgänglich nöthig hält. Wenn bei dem bestehenden Rechtsverhältniß ein Ausgleich zwischen Bahnverwaltung und Adjacenten nicht ermöglicht werde, so müsse seines Erachtens auf dem Wege der Gesetzgebung ein Normalbestick der Bahnbefriedigungen auf den Oldenburgischen Staatsbahnen festgestellt und die Herstellungs- wie Unterhaltungspflicht gesetzlich geregelt werden. Er wünsche indessen, daß es ohne diesen Weg gelingen möge, einen zufriedenstellenden Ausgleich zu finden.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer bemerkte hierauf, die heutige Conferenz sei um dessentwillen so frühzeitig anberaumt worden, damit rechtzeitig eine Sachverständigen-Commission zum Zwecke der Feststellung des vorhandenen Zustandes der Einfriedigungen, sowie zur Begutachtung etwa erforderlicher oder wünschenswerther Verbesserungen zusammentreten könne; auf Grund der von dieser Commission gewonnenen Resultate würden dem Ministerium Vorschläge zur Beseitigung der etwa vorhandenen Uebelstände zu machen sein.

Herr Vermessungs-Director Scheffler erinnert sich, unter Anknüpfung an die Mittheilung des Herrn Tantzen, daß die Grundbesitzer der Strecke Brake-Nordenham gelegentlich der Enteignung Anforderungen an die Beschaffenheit der Einfriedigungen in der That geltend gemacht hätten, sowie daß eisenbahnseitig die Uebereinstimmung mit den in der Umgebung vorhandenen Einfriedigungen als Richtschnur hingestellt und darnach verfahren sei.

Herr Obercammerrath Rüder, welcher bei den Grunderwerbsverhandlungen der Strecke Bremen-Wilhelmshaven als landwirthschaftlicher Sachverständiger mitgewirkt hat, hebt hervor, man sei stets davon ausgegangen, daß an den Strecken viehkehrende Befriedigungen herzustellen und zu unterhalten seien, wo die örtliche Bewirthschaftung das erforderlich mache. Schon bei dieser Gelegenheit sei mehrfach von einem aufzustellenden Normal-

bestick die Rede gewesen; er bemerke hierzu, daß nach seinem Dafürhalten den verschiedenen örtlichen Bedürfnissen entsprechend eine größere Zahl von Besticken aufzustellen sei. Wenn so den Landanliegern der wünschenswerthe Schutz dafür geschaffen sei, daß ihrem Viehbestande Beschädigungen nicht mehr erwachsen, so werde andererseits auch dahin zu sehen sein, daß die Grundbesitzer in den von Eisenbahnen durchschnittenen Districten angehalten würden, ihrerseits die Land- und Wegebefriedigungen stets in ordnungsmäßigem, viehkehrendem Stande zu halten und zwar bei Vermeidung von Strafe, wenn ihr Vieh die Weide verläßt. Für künftige Neubauten von Bahnen halte auch er das auf der Strecke von Jever in der Richtung nach Wittmund angewandte Verfahren, wonach schon bei den Grunderwerbsverhandlungen den Betheiligten der Bestick der herzustellenden und zu unterhaltenden Befriedigungen vorgelegt wird, für zweckmäßig.

Zum Schlusse der diesen Gegenstand betreffenden Verhandlungen der vierzehnten Conferenz bemerkt Herr Oberregierungsrath Ramsauer noch, das Ministerium habe gelegentlich der Einfriedigungsverhandlungen geradezu angeordnet, daß die Einfriedigungen überall „gleich oder gleich wirksam wie die vorhandenen" hergestellt werden sollten, und darnach sei auch überall verfahren.

Bei Wiederaufnahme des Gegenstandes in der 15. Conferenz machte Herr Accessist Strackerjan eingehende Mittheilungen über den weiteren Verlauf der Angelegenheit.

Unter Billigung der Vorschläge der Eisenbahn-Direction seitens des Großherzoglichen Staatsministeriums fanden am 19., 20. und 21. Juni 1883 eingehende Localbesichtigungen auf den Strecken Jaderberg-Wilhelmshaven, Sande-Jever und Hude-Nordenham statt. Die Einbeziehung der übrigen Strecken erschien nicht als erforderlich, weil weder Anträge an das Ministerium von daher eingegangen waren, noch auch Verhandlungen in den Amtsverbänden stattgefunden hatten.

An den Besichtigungen nahmen außer Vertretern der Eisenbahn-Verwaltung theil:

1. eine Sachverständigen-Commission, gebildet aus den Herren Oberbauinspector Tenge zu Jever, Proprietär von der Lippe zu Oldenburg und Hausmann Ramien zu Schwei;
2. Delegirte der betheiligten Amtsverbände.

Die gestellten Anträge und erstatteten Gutachten beschäftigen sich mit folgenden Punkten: Bestick der Gräben, regelmäßig zu wiederholende Schauungen, trockne Befriedigungen, Verbindung von Gräben und Zäunen, Bedienung der Wegeschranken, Stechdämme, Landhecke und Abfriedigung der Parallelwege. Es kann die Anführung der in den Sitzungs-Protocollen der freien Vereinigung eingehend wiedergegebenen Einzelheiten der Anträge, Gutachten und Berichterstattung der Eisenbahn-Direction nicht dem Zwecke dieser Schrift entsprechen und darf vorausgesetzt werden, daß die schließlichen Feststellungen das Interesse am meisten in Anspruch nehmen. Jedoch ist vorauszuschicken, daß von Seiten aller an den Terminen Betheiligten dem Zustande der Bahneinfriedigungen an Ort und Stelle im Ganzen berechtigte Anerkennung zu Theil ward und der Vergleich mit Anlagen außerhalb der Bahn in der Regel zu Gunsten der ersteren ausfiel.

Soweit der Bestick der Gräben in Frage kommt, verfügte das Großherzogliche Staatsministerium auf den Bericht der Eisenbahn-Direction: Wo die Befriedigung auf einem wasserhaltenden Graben beschränkt bleibt, ist derselbe in der Regel in einer obern Breite von 3 m herzustellen; ist diese Breite aus besondern Gründen nach Maßgabe der Oertlichkeit nicht erreichbar oder die dauernde Wasserhaltung des Grabens nicht gesichert, so ist die Befriedigung, soweit nöthig, anderweitig (etwa durch bahnseitige Anbringung eines Draht- oder Lattenzaunes) zu verstärken. Wo eine obere Breite von 3 m über das Bedürfniß hinausgreift, ist daran festzuhalten, daß der Bestick des Befriedigungsgrabens der Bahn im Vergleich mit den benachbarten Privat-Befriedigungsgräben reichlich bemessen sein muß. Im Allgemeinen sei es zu wünschen, daß durch die vorzunehmenden Aenderungen die Beschwerden der Adjacenten, soweit dieselben nicht geradezu übertrieben, definitiv abgestellt würden.

Hinsichtlich der allseitig als sehr erwünscht bezeichneten Schauungen verfügte die Oberbehörde, daß eisenbahnseitig für die Weidedistricte der Marschen eine jährliche Schauung der Befriedigungsgräben der Bahn unter Zuziehung der Adjacenten anzuordnen sei.

Die von mehreren Seiten empfohlene Verbindung von Gräben und Zäunen gab Anlaß, auch hierüber eine oberliche

Entscheidung herbeizuführen; diese hatte zum Inhalt, daß die Befriedigungen des Bahnkörpers in den Weidedistricten der Marschen durchweg in solcher Construction herzustellen seien, daß durch dieselben das Eindringen von Vieh von den benachbarten Ländereien auf die Bahn wirksam gehindert werde. Ob die Einfriedigungen am angemessensten durch einen wasserhaltenden Graben von genügendem Bestick, durch einen Draht- und Lattenzaun oder durch eine Combination von Graben und Zaun zu beschaffen sei, lasse sich nicht im Allgemeinen entscheiden, sondern müsse von der Beurtheilung der örtlichen Verhältnisse abhängig bleiben.

In Anlaß des von Delegirten eines Bezirkes gemachten Vorschlages, die Wehrbarkeit der vorhandenen trocknen Einfriedigungen (Riechelwerke) noch durch eine landseitige Grüppe von etwa 0,75 m Breite zu erhöhen, bestimmt die Verfügung, daß, soweit neben dem als Bahnbefriedigung dienenden Draht- und Lattenzaun die landseitige Herstellung einer derartigen Grüppe von den Adjacenten für erforderlich erachtet und dieselben das Terrain dafür herzugeben bereit seien, die Eisenbahn-Direction den desfälligen Wünschen thunlichst entgegen zu kommen haben werde.

Ferner erfolgte zu dem Antrage, die Wegeschranken der secundär betriebenen Strecke Brake-Nordenham während des Passirens der Züge regelmäßig zu schließen und auch sonst die frühere volle Bewachung der Bahn wieder eintreten zu lassen, an die Eisenbahn-Direction der Bescheid: Auf die von den Delegirten der Amtsverbände gewünschte Wiederherstellung der vollen Bewachung der Strecke Brake-Nordenham in dem früheren Umfange müsse das Staatsministerium, solange der bisherige niedrige Stand des Personen- und Güterverkehrs auf dieser Strecke fortdauere, schon aus finanziellen Gründen einzugehen Bedenken tragen, indem damit auf eine allein aus der Einziehung von 12 Wärtern resultirende Ersparniß von jährlich 9000 *M.* wieder verzichtet werden würde; dagegen habe die Eisenbahn-Direction in Anknüpfung an die Anträge der Delegirten und die Bemerkungen der Sachverständigen näher zu erwägen, ob es sich empfehle, den einen oder andern der bisher nicht bewachten Wegeübergänge auf der Strecke Brake-Nordenham fortan unter Bewachung zu nehmen. Von der Einrichtung von Barrieren, welche dem Publicum zur Selbstbedienung zu überlassen sein würden,

sei aus den im Berichte der Eisenbahn-Direction angegebenen Gründen abzusehen.

Eine zufriedenstellende Erledigung fanden folgende Anträge von geringerer Bedeutung, ohne daß es der Anrufung der höheren Entscheidung bedurfte. Die nachgesuchte Verstärkung einiger Landhecke und der anschließenden kurzen Lattenzäune an der Bahn bei Bettingbühren, sowie die Verengerung des Spielraums zwischen Heck und Heckpfahl an Ueberfahrtsschranken im Braker Bezirk wird bei Neuanschaffungen und der Unterhaltung Beachtung finden, wenngleich bezüglich des ersten Punktes darauf hingewiesen werden konnte, daß von den Privaten unterhaltene Hecken vielfach unzureichender wären, als die seit 12 Jahren anstandslos benutzten Bahnhecke. Die im Amtsverband Elsfleth als wünschenswerth bezeichnete Abfriedigung von Parallelwegen gegen die Bahn wird von der Commission nicht für erforderlich gehalten, sofern der Graben oder Zaun zwischen dem Parallelwege und dem Lande in viehkehrendem Zustande sich befindet. Die Eisenbahn-Direction wird, soweit ein Bedürfniß sich dafür ergiebt — was bisher nur an einer Stelle, bei Großensiel, der Fall gewesen — auf die Abfriedigung offen liegender Parallelwege gegen die Bahn Bedacht nehmen. Endlich ist noch anzuführen, daß die von den Delegirten Brakes für die Wasserhaltung in den Gräben hervorgehobene wichtige Unterhaltung der Stechdämme in richtiger Stärke und Höhe, sowie die Regulirung des Wasserstandes mittelst Umgrüppung dieser Dämme, letzteres unter Umständen durch die Landbesitzer selbst, anerkannt wird, und nach Verständigung über die einzelnen an Ort und Stelle Berücksichtigung finden wird.

Am Schlusse des technischen Theils der Verhandlungen über Einfriedigungen ist zu bemerken, daß die in Gemäßheit der ministeriellen Verfügungen vorzunehmenden Veränderungen an den bestehenden Anlagen sich von nur geringem Umfange herausstellten und um die Zeit der 15. Conferenz schon fast alle zur Ausführung gelangt waren. Die Wiedereinführung der vollen Bewachung auf der Strecke Brake-Nordenham ergab sich nach dem alsbald erfolgten Rückgriff auf den Vollbetrieb der gedachten Strecke nach eingetretener Verkehrssteigerung von selbst. Eine Sicherung der trocknen Einfriedigungen durch landseitig anzu-

legende Grüppen unterblieb, weil von keiner Seite auf die Bedingung der Hergabe des Grund und Bodens eingetreten wurde.

Der letzte von Herrn Oeconom Müller auf Königsfeld angeregte Punkt, die Errichtung eines Schiedsgerichts bei Beschädigungen, die auf mangelhafte Einfriedigung zurückgeführt werden, betreffend, führte, da auch das Großherzogliche Staatsministerium ein Interesse an der Frage bekundet hatte, zu einem lebhaftem Meinungsaustausch und zur Wiederaufnahme der Berathung in der 16. Conferenz. Nachdem man zu einem allseitig befriedigenden Vorschlage über die Institution eines Schiedsgerichtes der sich ergebenden practischen Schwierigkeiten wegen nicht gelangt war, schloß Herr Oberregierungsrath Ramsauer die Verhandlungen über Einfriedigungen mit der Bemerkung: Wie der Antrag auf Errichtung eines generellen Schiedsgerichtes gestellt worden, sei er persönlich zwar sofort bereit gewesen, dem, wenn irgend möglich, näher zu treten; bald aber habe er gefürchtet, daß die Sache sich nicht so einfach wie angenommen machen lasse und diese Befürchtung habe sich bei näherer Prüfung immer mehr bestätigt. Die von den Herren Vorrednern gemachten Vorschläge hielte er nicht für einfach genug; seinem persönlichen Wunsche würde es entsprechen, wenn man sich ohne alle Inanspruchnahme des Gerichtes oder auch nur Dritter in Güte einigen könne. Auf alle Fälle aber wolle er im Namen der Eisenbahn-Verwaltung erklären, daß die Direction im einzelnen Falle stets bereit sein werde, einen Schiedsvertrag abzuschließen und damit einem Schiedsgerichte sich zu unterwerfen.

B. Betriebssachen.

1. Allgemeines Verkehrswesen.

Wie im Capitel I (Seite 9) bereits ausgeführt wurde, gab das Verkehrswesen, namentlich die allgemein als nothwendig erachtete Tarifreform die nächste Anregung, eine Institution zu schaffen, welche die Eisenbahn-Verwaltung in den Stand setzte, die Wünsche und Ansichten der Verkehrs-Interessenten kennen zu lernen, umgekehrt aber auch den Interessenten Gelegenheit bot, sich über die Principien zu unterrichten, welche der Leitung des Oldenburgischen Eisenbahn-Verkehrswesens zur Grundlage dienten.

Man durfte eisenbahnseitig vertrauensvoll es wagen, den Beweis zu führen, daß diese Leitung nicht lediglich „vom grünen Tische aus" erfolge, sondern daß man Fühlung mit dem öffentlichen Verkehrsleben habe, und die wirthschaftliche Entwickelung des Oldenburgischen Verkehrsgetriebes nicht in den Hintergrund stellen wolle gegen vermeintliche finanzielle Vortheile, daß man vielmehr nach der letzteren Seite sich für das gesammte Staatsinteresse finanzielle Erfolge auch dann verspreche, wenn man die wirthschaftlichen Interessen in den Vordergrund stelle. War doch die erste Anlage oldenburgischer Staatsbahnen nicht in der Voraussicht unternommen, daß man direct die Finanzen des Staats dadurch aufbessern könne: nein, der Bau der ersten Staatsbahnen wurde als eine Nothwendigkeit angesehen, weil man sonst einem allgemein wirthschaftlichen Niedergang im Herzogthum, und damit allerdings einem finanziellen Rückgang, einer Verminderung der Steuerkraft entgegensah.

Zwölf Jahre sind bald verflossen, seitdem die „freie Vereinigung" in's Leben trat. Fluth und Ebbe haben bisher im Verkehrsleben gewechselt, wie sie auch ferner wechseln werden, und die Theilnehmer der freien Vereinigung sind diesem Wechsel stets mit Interesse gefolgt. Man suchte den Ursachen dieses Wechsels auf den Grund zu kommen, und in den Protocollen der freien Vereinigung ist verschiedenes Material niedergelegt, welches durch die Wiedergabe des Meinungsaustausches über die Ursachen der Wandlungen im Verkehrsleben auch für die jetzige Zeit noch Interesse bieten dürfte.

Es liegt in der menschlichen Natur, daß schwere Tage mehr zum Nachdenken anregen, als die Tage des Glücks, und so ist es gekommen, daß nach mehreren für den Verkehr günstigen Jahren erst in der fünften Versammlung der freien Vereinigung — am 8. Februar 1879 — als 2. Berathungsgegenstand auf die Tagesordnung gesetzt wurde: „Die Abnahme des Verkehrs, ihre Ursachen, und die dadurch bedingten Maßnahmen".

Es wurde eisenbahnseitig ausgeführt, daß, während bei der Mehrzahl der Eisenbahn-Verwaltungen in Folge des plötzlich eingetretenen Rückgangs der Industrie und des Handels eine Verminderung des Verkehrs sich schon früher fühlbar gemacht habe, dieser Rückgang bei der Oldenburgischen Staatsbahn erst später

hervorgetreten sei. Ein Rückgang im allgemeinen Verkehr sei aber auch in Oldenburg vorhanden gewesen und nur durch außerordentliche Transporte, namentlich durch die Einnahmen aus Transporten von Baumaterialien — vorzugsweise für Wilhelmshaven — und für den Oldenburgischen Eisenbahnbau verdeckt worden.

Jetzt seien diese außerordentlichen Einnahmen weggefallen. Der durch die Eisenbahn vermittelte Seehafenverkehr von Brake und Nordenham habe sich erheblich — um eine Einnahme von 21 000 *M.* — vermindert und auch die Einnahme aus dem Personenverkehr habe sich wesentlich verringert, obgleich bei Stationen der jüngeren Strecken noch eine Zunahme des Verkehrs eingetreten sei.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer sprach bei dieser Gelegenheit die Ansicht aus, daß der gegenwärtige Rückgang nicht als eine bloße Reaction sich characterisire, sondern daß etwas von einer dauernden Tendenz darin liege. Wenigstens für die nächsten Jahre fand sich diese Voraussetzung bestätigt, indem in der 10. Zusammenkunft eine Mindereinnahme im Jahre 1880, in der 11. Versammlung noch ein weiterer Rückgang zu constatiren war, obgleich bei andern Eisenbahnen, welche vom Großhandel und der Großindustrie directer berührt werden, sich 1881 bereits ein Aufschwung bemerkbar machte. Es wurde hervorgehoben, daß die Mindereinnahme pro 1881 größtentheils darin ihren Grund finde, daß in Folge der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn die mit derselben vereinbarten günstigeren Instradirungen in Fortfall gekommen seien.

Herr Baurath Schmidt theilte mit, daß diesem Rückgange des Verkehrs gegenüber die Verwaltung auf Einschränkung der Betriebskosten Bedacht nehmen müsse, und deshalb Veranlassung vorliege, auf der Strecke Hude-Nordenham — zunächst Brake-Nordenham — Secundärbetrieb einzuführen.

Die Herren Carl Gross und B. Müller plaidirten gegen die Einrichtung des Secundärverkehrs auf der Oldenburgischen Weserbahn und Herr Consul Albers-Bremen betonte, daß durch Abkürzung der Lieferfristen der Eisenbahnverkehr wesentlich gehoben werden könne.

In der 7. Versammlung der freien Vereinigung gelangte eine eingehende Darstellung der Güterbewegung rc. auf den

Oldenburgischen Bahnen Seitens des Directionsraths Behrens zum Vortrage. Es wurde über die Viehproduction und deren Absatz und in ähnlicher Weise über die Production von Fleischwaaren, Butter und sonstigen landwirthschaftlichen Erzeugnissen Mittheilung gemacht. In Bezug auf die industriellen Erzeugnisse wurde ein Bild von der Gewerbethätigkeit der einzelnen Districte und Orte gegeben. Das Gesammtbild zeigte, daß der Vieh- und Güterverkehr sich fast auf sämmtlichen Strecken vorwiegend in einer Richtung bewegt, so daß die Wagen in umgekehrter Richtung selten mit Rückladung versehen werden können.

In der 13. Versammlung wurde eine ähnliche Darstellung wie in der 7. Zusammenkunft wiederholt. Wenn in beiden Verhandlungen die Discussion bezüglich einzelner Transportartikel, wie Torfstreu, Kleiboden rc., sich besonders eingehend gestaltete, so dürfte es doch zweckmäßiger sein, die geäußerten Ansichten nicht an dieser Stelle, sondern in dem Abschnitte über die Gütertarife festzulegen.

In der 15. Versammlung konnte mitgetheilt werden, daß auf die Verkehrsergebnisse des Jahres 1883 mit Befriedigung zurückgeblickt werden könne. Wenn auch der Personenverkehr nur constant geblieben sei, der Viehverkehr sogar eine Abnahme erfahren habe, so habe doch der Güterverkehr in erfreulicher Weise zugenommen.

Herr von Hammerstein äußerte in dieser Versammlung den Wunsch, über den Viehverkehr solche statistische Mittheilungen zu erhalten, aus welchen hervorgehe, wie viel Zuchtvieh und wie viel Schlachtvieh zum Transporte auf den Oldenburgischen Stationen aufgegeben und wohin dasselbe zur Beförderung gelangt sei.

Eisenbahnseitig wurde zwar versprochen, diesem Wunsche entgegenzukommen, in der Praxis hat sich aber gezeigt, daß die Viehhändler nicht immer geneigt sind, bei diesen statistischen Erhebungen in dem Maße mitzuwirken, daß zuverlässige Daten gegeben werden können.

Die 16. Zusammenkunft der freien Vereinigung fand am 30. Juni 1887 in Nordenham statt, und es ist erklärlich, daß dieser Anlaß Anregung gab, die Entwickelung dieses Platzes nach allen Richtungen zu beleuchten. Herr Oberregierungsrath Ramsauer

besprach die Entwickelung Nordenhams vom allgemeinen wirthschaftlichen Standpunkte aus. Herr Wilhelm Müller fand Gelegenheit, sein langes unermüdliches und endlich mit Erfolg gekröntes Streben für die Entwickelung Nordenhams den Anwesenden klar zu machen. Herr Bauinspector Noell beleuchtete die bauliche Seite dieser durch die natürlichen Verhältnisse so begünstigten Anlage, und Herr Directionsrath Behrens lieferte statistisches Material über die Verkehrsverhältnisse der Station, Herr Stationsverwalter Frerichs über die Schiffsfrequenz der Nordenhamer Pieranlagen.

Eine in Folge veterinair-polizeilicher Maßregeln auf kurze Zeit ermöglichte Versendung binnenländischer Schaftransporte nach London über Nordenham hatte Veranlassung gegeben, der Frage des Schafexports über Nordenham allgemein näher zu treten, und hatte Herr Bau-Inspector Noell in Folge dessen den Auftrag erhalten, sich persönlich nach London zu begeben, um auch dort die Sachlage an Ort und Stelle zu studiren. Das Resultat dieser auch nach anderer Richtung folgenreichen Reise finden wir nebst interessanten statistischen Daten über den Viehexport über Nordenham in dem Protokolle der 18. Zusammenkunft der freien Vereinigung.

In der 20. Zusammenkunft wurde vom Herrn Regierungs-Assessor Strackerjan über die Anlage neuer Stationen, Haltestellen und Haltepunkte Vortrag gehalten und die Bedeutung dieser verschiedenartigen Bezeichnungen erläutert. In derselben Versammlung wurden statistische Daten über den Verkehr der neu eröffneten Strecke Ahlhorn-Vechta gegeben und daraus Schlüsse auf den zu erwartenden Verkehr der neu projectirten Strecken Vechta-Lohne, Essen-Löningen und Vareler Ringbahn gezogen.

Auch in der 21. Conferenz wurde bei Berathung über die projectirten Neubaustrecken auf den detaillirt mitgetheilten Verkehr der Strecke Ahlhorn-Vechta Bezug genommen.

Um die Verkehrs-Verhältnisse der Oldenburgischen Eisenbahnen während des Bestehens der freien Vereinigung übersichtlich vor Augen zu führen, möge die nachstehende Uebersicht der Verkehrs-Einnahmen in dieser Periode hier Aufnahme finden.

Die Einnahmen betrugen

	für Personen und Gepäck	Vieh	Güter	Insgesammt (incl. Nebeneinnahmen)
1876	1 372 057	135 356	1 341 724	3 035 890
1877	1 618 628	182 325	1 878 965	3 850 114
1878	1 589 819	201 078	1 739 341	3 652 835
1879	1 496 871	171 805	1 888 287	3 697 231
1880	1 518 616	165 844	1 876 274	3 696 302
1881	1 518 121	183 048	1 834 178	3 667 347
1882	1 567 328	208 355	1 838 377	3 812 318
1883	1 578 746	210 546	1 926 795	3 907 448
1884	1 627 639	195 156	2 128 509	4 152 296
1885	1 679 956	224 469	2 131 700	4 251 549
1886	1 686 269	233 564	2 178 035	4 300 639
1887	1 741 375	256 179	2 249 041	4 461 670
1888*)	1 838 968	264 410	2 552 209	4 846 179

2. Tarifwesen.

a) Personenverkehr.

Trotzdem das Oldenburgische Eisenbahnnetz schon bei Eröffnung des Betriebes der ersten Bahnstrecken von den Königlich Preußischen Bahnen vollständig eingeschlossen war und von vorn herein das Bestreben naturgemäß war, sich in den Verkehrseinrichtungen und besonders auch bei Feststellung der Tarife den bei den Preußischen Staatsbahnen bestehenden Einrichtungen thunlichst anzuschließen, wurde in Bezug auf die Feststellung des Personentarifs doch eine abweichende Grundlage gewählt.

In Rücksicht auf einen bei der dünnen Bevölkerung des Herzogthums zu erwartenden geringfügigen Personenverkehr und in Anbetracht der Zahlungsfähigkeit der für den Verkehr zunächst in Frage kommenden Bevölkerung war man in maßgebenden Kreisen einstimmig der Ansicht, daß die Fahrpreise möglichst niedrig gestellt werden müßten, um für das größere Publikum den Eisenbahnverkehr nutzbar zu machen, daß aber andererseits es auch im Interesse des Fiscus thunlichst vermieden werden müsse, durch Einführung von vier Wagenclassen die todte Last

*) für die Monate August bis Decbr. provisorisch ermittelt.

im Verhältniß zum wirklichen Verkehr in eine Höhe zu schrauben, welche eine unnöthige Vermehrung der Betriebskosten zur Folge haben würde. Es wurde deshalb die Einrichtung einer vierten Wagenclasse fallen gelassen, jedoch im Interesse derjenigen Reisenden, welche bei dem Vorhandensein einer vierten Wagenclasse dieselbe zur unentgeltlichen Beförderung ihres Gepäcks benutzt haben würden, die frachtfreie Beförderung von Marktgut in den Gepäckwagen ohne Garantie der Eisenbahn-Verwaltung zugestanden.

Im Uebrigen wurden die Preise so bemessen, daß der Preis eines einfachen Billets in der 1.—3. Wagenclasse sich nicht höher stellte, als ein Retourbillet in derselben Classe auf den Preußischen Staatsbahnen, und daß der Fahrpreis der dritten Wagenclasse nicht fühlbar höher normirt wurde, als der Fahrpreis der vierten Wagenclasse auf den Preußischen Staatsbahnen.

Im gewöhnlichen Gepäckverkehr — also abgesehen vom Marktverkehr — wurde ein sog. Freigepäck nicht zugelassen, dagegen die Gepäckfracht an sich so niedrig gestellt, daß der Frachtertrag sich nicht höher stellen konnte, als der Durchschnittsertrag bei theilweisem Zugeständniß von Freigepäck und hoher Befrachtung des überschießenden Gewichts.

Unter diesen Gesichtspunkten waren die Einheitssätze im Personenverkehr für die Person und Meile festgestellt worden

in I. Wagenclasse auf 50 ₰,
„ II. „ „ 30 „
„ III. „ „ 20 „

Daneben wurde jedoch unter der Annahme, daß jeder Passagier neben den von der Streckenlänge abhängigen Fahrkosten einen gleichmäßigen Antheil zu den Stationskosten beizutragen habe, eine Expeditionsgebühr von 10 ₰ für die erste und zweite und von 5 ₰ für die dritte Wagenclasse eingerechnet.

Für Retourkarten, welche anfangs als nicht erforderlich angesehen wurden, in der Praxis aber bei concentrirtem Verkehr sich als ein Bedürfniß geltend machten, wurden nur geringfügige Preisermäßigungen gewährt. Auch wurde die Gültigkeit derselben auf einen Tag beschränkt.

Nach Einführung der Markwährung und der Entfernungsgrundlage nach Kilometern wurde von Einrechnung der vorhin erwähnten Expeditionsgebühr Abstand genommen, weil dieselbe

auf kürzere Entfernungen den Verkehr schädigte, auf weitere Entfernungen sich aber nicht fühlbar machte. Die Grundlage der Fahrgeldberechnung für den Personenverkehr nach alleiniger Maßgabe der Entfernung wurde alsdann festgestellt für den Kilometer:

auf 3 ₰ in dritter Wagenclasse,
„ $4^1/_2$ „ „ zweiter „
„ $7^1/_2$ „ „ erster „

In der 2. Versammlung der freien Vereinigung (Rastede 28. Juni 1877) wurde über diese Grundlagen des Personentarifs Vortrag gehalten und auch die Presse hat von diesen Ausführungen Mittheilung erhalten, um die im Publikum verbreiteten, unklaren Ansichten über diesen Punkt im oldenburgischen Verkehrsleben zu klären.

Die höheren Fahrgeldsätze der Mehrzahl der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen hatten zur Folge, daß durch Ausnahmemaßregeln — welche aber niemals dem gesammten Publikum zu Nutze kommen können — eine Belebung des Personenverkehrs angestrebt wurde. Zu dieser Kategerie von Ausnahmen kann man allerdings nicht die vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angestrebte Einführung besonderer Kinderbillets rechnen, worüber in der 8. und 9. Zusammenkunft vom Herrn Oberregierungsrath Ramsauer referirt wurde. Es wurde nichts anders beabsichtigt als was in den bestehenden Tarifen nur unvollkommen zum Ausdruck gelangte, nämlich daß Kinder in gewissem Alter zum halben Preise für Erwachsene befördert werden sollten, und es wurde zur consequenten Durchführung dieser Absicht dasselbe Mittel gewählt, welches auf ausländischen Bahnen schon längst im Gebrauch war, durch Abtrennen eines Theils vom gewöhnlichen Fahrbillet für Erwachsene festzustellen, daß es ein Kinderbillet mit Anrechnung des halben Fahrpreises sei.

In der 10. Sitzung wurde der Versammlung mitgetheilt, daß Oldenburg sich einer bei den Preußischen Staatsbahnen eingeführter Einrichtung angeschlossen habe, nach welcher im Verkehr zwischen zwei Stationen, welche nicht in directem Billetverkehr stehen, die Reisenden auf der Abgangsstation durch Zahlung einer Gebühr von 50 ₰ die Vorausbestellung eines Billets auf einer Zwischenstation bewerkstelligen können. Ferner wurde Kennt-

niß davon gegeben, daß im oldenburgischen Localverkehr für diejenigen Relationen, in welchen eine directe Personenbeförderung selten stattfinde, und deshalb gedruckte Billets nicht vorräthig gehalten würden — beispielsweise Höltinghausen-Nortmoor 2c. — die Einrichtung getroffen sei, daß sogen. Blancofahrkarten aufgelegt werden, in welchen die Abgangsstation vorgedruckt ist, die Bestimmungsstation und der Fahrpreis aber mit Dinte eingetragen werden.

Inzwischen hatte der Rückgang der Verkehrseinnahmen und der Betriebsüberschüsse der Oldenburgischen Eisenbahnen Bedenken erregt, ob dieser financielle Rückschritt des Eisenbahnwesens nicht gefahrdrohend für den Staatshaushalt des Herzogthums sei, und ob nicht durch Tariferhöhungen, namentlich durch Erhöhung des so niedrigen Personenfahrgeldes, diese Gefahr gemindert werden könne.

In der 12. Zusammenkunft der freien Vereinigung hielt Herr Directionsrath Behrens einen eingehenden Vortrag über diese Frage, in welchem hervorgehoben wurde, daß so einfach und so wenig einschneidend eine geringe Erhöhung des niedrig normirten Fahrgeldes auch erscheine, die Eisenbahn-Verwaltung unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Factoren derselben doch nicht das Wort reden könne. Bei Erhöhung des Fahrpreises der bestehenden Wagenclassen, namentlich der dritten Wagenclasse, werde die Einführung einer vierten Wagenclasse alsbald als dringendes Bedürfniß hervortreten.

Daß hohe Fahrpreise allein nicht geeignet seien, günstige financielle Erfolge zu erzielen, zeige ein Vergleich der Schleswig-Holsteinschen mit den Oldenburgischen Bahnen. Schleswig-Holstein sei reichlich so dicht bevölkert wie Oldenburg, namentlich berühre die Bahn — von Hamburg ausgehend — viele volkreiche Orte; die Wohlhabenheit der Bevölkerung sei nicht geringer anzuschlagen wie die derjenigen in Oldenburg, außerdem habe man dort über Kiel und Wandrup einen erheblichen Durchgangsverkehr, während im oldenburgischen Bahngebiete ein solcher kaum fühlbar sei. Auf den Schleswig-Holsteinschen Bahnen habe man nun so hohe Tarife, daß pro Person und Kilometer im Jahre 1879 durchschnittlich erhoben seien: 4,155 ₰, in Oldenburg dagegen bei

niedrigem Tarife nur 3,061 ₰. Das Gesammterträgniß pro Kilometer habe aber betragen:

in Schleswig-Holstein 4 147 *M.*,
„ Oldenburg 4 134 „

das financielle Ergebniß sei also annähernd dasselbe gewesen und es dürfe damit der Beweis geliefert werden, daß hohe Tarife den Verkehr beengen, also wirthschaftlich schädigen und financiell nichts nützen.

Im Weiteren wurde hervorgehoben, daß sogar eine Herabsetzung des Fahrpreises der ersten Classe von $7^1/_2$ ₰ auf 6 ₰ pro Kilometer zweckmäßig sein möge. Die erste Wagenclasse werde auf denjenigen Strecken, auf welche sie geführt werde, außerordentlich wenig benutzt und vermehre im Ganzen nur die todte Last der Züge. Eine Ermäßigung des Fahrpreises der ersten Classe auf den Fahrpreis des Preußischen Tarifs für die zweite Classe könne eine vermehrte Benutzung der ersten und eine Entlastung der zweiten Classe zur Folge habe.

Herr Amtshauptmann v. Fumetti sprach sich ebenfalls gegen die Erhöhung der Fahrpreise aus, während Herr Hartmann-Osnabrück die Ansicht geltend machte, daß eine Erhöhung des Fahrpreises der zweiten Wagenclasse um $^1/_2$ Pfennig pro Kilometer der Frequenz keinen Eintrag thun werde, wenn als Gegenleistung ein Freigewicht von 25 kg gewährt werde.

Es wurde weiter über die Personenfahrgeld-Frage lebhaft debattirt, im Allgemeinen sprach man sich gegen Tariferhöhungen aus und schließlich wurde durch Anregung des Herrn Gross-Brake — welcher die Lage der Fahrpläne als für die Personenfrequenz wesentlich einflußreich bezeichnete — auch die Fahrplanfrage mit in die Debatte gezogen.

In derselben Versammlung wurde durch Herrn Betriebs-Inspector Böhlk das erste Referat über die vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen geplante Einführung „combinirbarer Rundreisebillets“ erstattet.

Bevor auf die in der freien Vereinigung erstatteten Referate näher eingegangen wird, möge hier bemerkt werden, daß die Einführung der Rundreisebillets nur unter dem Drucke zu hoher Normaltarife bei der Mehrzahl der Deutschen Bahnen entstanden sein dürfte. Oldenburg war in der Lage, in den Rundreiseverkehr

seine normalen Retourbilletpreise einzustellen, ohne damit zu höheren bzw. gleich hohen Antheilen zu gelangen, wie die übrigen Bahnen, welche für Rundreisen ihre Antheile theilweise erheblich ermäßigten. Rundreisebillets für bestimmte Touren bestanden schon vor der Einführung der combinirbaren Rundreisebillets für den Verkehr im Harz, in Thüringen, am Rhein, in der Schweiz u. s. w. Durch Einführung combinirbarer Rundreisebillets wollte man zunächst den Touristenverkehr beleben und beschränkte deshalb die Ausgabe derselben auf die Sommermonate, später wurde die Ausgabe auch auf die Wintermonate ausgedehnt und so auch den Geschäftsreisenden für das ganze Jahr zugänglich gemacht. Noch günstiger gestaltete für das reisende Publikum sich die Sache, als das Zugeständniß gemacht wurde, daß die Rundreise an der Grenze des Vereinsgebietes unterbrochen werden könne in der Annahme, daß ein Theil der Rundreise im Nichtvereinsgebiete zurückgelegt werde. Unter diesen Umständen ließ es sich beispielsweise ermöglichen, daß Rundreisebillets zwischen Wilhelmshaven und Kiel bzw. Danzig ausgegeben wurden in der Voraussetzung, daß die andere Hälfte der Reise auf dem Wasserwege ausgeführt werde. In gleicher Weise wirkte eine Bestimmung, wonach Rundreise-Coupons, welche für eine Umwegsroute ausgefertigt waren, auf dem Rückwege für die auf der Hinfahrt benutzte directe Route gültig geschrieben werden konnten, so daß damit Rundreisebillets als einfache Retourbillets ausgenutzt wurden.

Massenhaft haben sich auch inzwischen die Reclamationen gehäuft, in welchem die Zurückzahlung des Fahrpreises für nicht benutzte Coupons von Rundreisebilleten ohne weiteres beansprucht wird.

Um auf die Referate in Bezug auf die Form und Zusammenstellung der Rundreisebillets zurückzukommen, bedarf es wohl eines näheren Eingehens nicht, da die Leser dieser Denkschrift sich in dieser Beziehung völlige Sachkenntniß angeeignet haben dürften. In der 12. Versammlung der freien Vereinigung wurde vom Herrn Ober-Betriebsinspector Böhlk darüber referirt, in welcher Weise die Ausgabe combinirbarer Rundreisebillets vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen geplant sei. In der 14. Versammlung theilte derselbe Referent mit, daß die Frage auch jetzt noch nicht endgültig gelöst sei, weil von den Deutschen Eisenbahn-

Verwaltungen einerseits die Einrechnung gleichmäßiger Antheile pro Kilometer beansprucht werde, während andererseits für jede selbstständige Bahnverwaltung die freie Bestimmung über den Fahrpreis des einzelnen Couponbillets vorbehalten sei.

In der am 28. Februar 1885 stattgehabten 17. Versammlung konnte der Vorsteher der Verkehrs-Controle I, Herr Revisor Striepling, mittheilen, daß die Ausgabe von combinirbaren Rundreisebillets im Jahre 1884 begonnen habe, daß eine Bahnlänge von 82 200 Kilometer daran betheiligt sei, daß die fremden Verwaltungen ein Lager von 24 100 Coupons der Oldenburgischen Bahnen angefordert hätten, Oldenburg dagegen einen Vorrath von 19 175 Stück fremder Coupons habe.

Ausgegeben seien:

in erster Classe . . .	—
„ zweiter „ . . .	125
„ dritter „ . . .	159
zusammen	284

Rundreisebillets, wozu im Ganzen 4714 Coupons verbraucht seien.

Vereinnahmt seien von Oldenburg . .	14 952 *M.* 30 *ℳ*
davon für fremde Verwaltungen	13 730 „ 95 „
Es seien also für Oldenburg verblieben . .	1 221 *M.* 35 *ℳ*
Von fremden Verwaltungen seien zu Gunsten Oldenburgs vereinnahmt	6 659 *M.* 20 *ℳ*
Oldenburg habe also aus dem Rundreiseverkehr eine Einnahme gehabt von	7 880 *M.* 55 *ℳ*

Auch in der 18. Versammlung hatte Herr Revisor Striepling Gelegenheit, über den weiteren Ausbau der Einrichtung des Rundreiseverkehrs zu referiren.

In der 19. Versammlung wurde der Einführung der combinirbaren Rundreisebillets noch einmal gedacht, wobei der Grundsatz vertreten wurde, daß die Eisenbahn auf weitere Entfernungen relativ billiger befördern könne, als auf kürzere. Es wurde erwähnt, daß selbst im Personenverkehr dieser Grundsatz anerkannt sei, und dabei bemerkt:

„Man hat das Institut der Rundreisebillets geschaffen, welches überflüssig sein würde, wenn im ganzen deutschen Eisenbahnnetze etwas mäßigere — den Oldenburgischen etwa gleich-

stehende — Einheitssätze mit fallender Skala auf weitere Entfernungen zur Einführung gebracht würden. Es wäre damit dem Publikum wie den Eisenbahnen eine wahre Plage erspart, welche die Feststellung und Prüfung der Rundreisetouren mit sich bringt; das Publikum würde sich mit denselben Kosten freier bewegen können und das finanzielle Resultat der Eisenbahnen würde sich durchaus nicht ungünstiger gestalten."

In der 20. Versammlung — am 26. Juni 1886 — wurde mitgetheilt, daß sich das Institut der combinirbaren Rundreisebillets großer Beliebtheit erfreue und auf die Belebung des Personenverkehrs einen großen Einfluß ausübe. Die Anfertigung der Billets sei umständlich und da es oft vorkomme, daß die angefertigten Billets nicht einmal abgenommen würden, so sei im Falle der Nichtabnahme des Billets der Eisenbahn eine Vergütung von 3 *M.* zu zahlen. Im Jahre 1884 seien im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 61 590 Rundreisebillets für 76 947 830 Personenkilometer zum Preise von 3 332 165 *M.* verkauft. Oldenburg habe für 13 731 *M.* verkauft und als eigenen Antheil im Ganzen 7881 *M.* — also etwa 1/200 der gesammten Personengeld-Einnahme — bezogen.

In der 24. Versammlung referirte wiederum der Vorsteher der Personen-Verkehrs-Controle, Herr Revisor Striepling, über die eingetretenen Erleichterungen im Personenverkehr, insbesondere über die Ausgabe von Rundreisebillets.

Es waren für oldenburgische Rechnung im Rundreiseverkehr von fremder und der eigenen Verwaltung erhoben worden:

1885	1886	1887
15 666 *M.*	28 034 *M.*	32 478 *M.*

Oldenburg selbst hatte erhoben für eigene und fremde Rechnung:

1885	1886	1887
29 894 *M.*	56 870 *M.*	64 232 *M.*

Es liegt darin ein kaum zu erwähnender Nachweis, daß wir Oldenburger mehr über die Grenzen hinauswandern, als Nichtoldenburger unseren etwas isolirten nordwestdeutschen Küstenstrich berühren. Zugleich aber dürfte es mit ins Gewicht fallen, daß auf den Oldenburgischen Bahnen bei Benutzung von Rundreise-

billets eine Ersparniß weniger zu erreichen ist, als auf anderen Bahnen.

In diesem Referate wurde auch die mißbräuchliche Ausnutzung der Rundreisebillets eingehend hervorgehoben und Herr Oberregierungsrath Ramsauer betonte in derselben Sitzung — bei Erwähnung der Kilometerbillets der richtige Standpunkt für ganz Deutschland sei: durchgreifende Ermäßigung der Einheitssätze für alle Classen und Aufhebung der verschiedensten Ausnahmen, mögen solche für Vergnügungs- und Badereisende, oder auch für Geschäftsreisende eingeführt sein und werden. Berechtigung haben solche Ausnahmen nicht, weil die aus denselben resultirenden Vortheile nur einer geringen Zahl und auch nur solchen Reisenden zu Gute kommen, die in erster Linie mehr zahlen könnten".

In der 15. Versammlung am 23. Februar 1884 wurde über den am 1. April 1884 zur Einführung kommenden oldenburgischen Local-Personentarif referirt.

An den Einheitssätzen des gewöhnlichen Personentarifs werde nichts geändert, da dieselben sich bewährt hätten, dagegen trete eine Aenderung in dem System der Abonnementskarten ein. Bisher seien Abonnementskarten ausgegeben, welche während des Zeitraums von 3 Monaten zu 25 Hin- und ebenso viel Rückfahrten berechtigten und auf jeder Fahrt vom Schaffner coupirt wurden. Künftig würden Abonnementskarten zur beliebigen Fahrt auf der auf der Karte bezeichneten Strecke mit 1-, 3-, 6- und 12monatlicher Gültigkeitsdauer ausgegeben werden, unter Annahme der Tarifsätze der Preußischen Staatsbahnen, für welche eine fallende Skala sowohl im Verhältniß zu der zu durchfahrenden Entfernung, als auch zur Gültigkeitsdauer der Karten angenommen sei.

Es komme für die Oldenburgischen Bahnen die Einrichtung zur Einführung, daß bei Zahlung des Fahrgeldes für 50 km eine Abonnementskarte ausgegeben werde, welche zur Fahrt auf den gesammten Oldenburgischen Staatsbahnen berechtige. Der Preis einer solchen Jahreskarte betrage 360 ℳ für die zweite und 240 ℳ für die dritte Wagenclasse.

Die Preise für Schülerabonnements fänden ebenfalls eine anderweite Regelung und würden demnächst in zweiter Classe 2 ₰, in dritter 1,33 ₰ pro Kilometer betragen; für mehrere Geschwister trete eine Ermäßigung ein.

Für Schulfahrten werde der Preis von $1^1/_2$ auf $1^1/_3$ ₰ pro Kilometer und die erforderliche Theilnehmerzahl von 25 auf 10 Personen herabgesetzt.

In der 20. Versammlung wurde zur Kenntniß gebracht, daß vom 1. Januar 1886 an auf den Deutschen Eisenbahnen, durch Abtrennung eines Theiles der Billets gekennzeichnet, dieselben zum halben Preise als Billets für Kinder im Alter von 4—10 Jahren ausgegeben würden und in denjenigen Verkehren, in welchen 25 kg Freigewicht an Gepäck gewährt werde, für solche Kinderbillets das Freigewicht 12 kg betrage.

Ferner sei im Verbandsverkehr in Bezug auf die Gültigkeitsdauer der Retourbillets festgestellt worden, daß als Grundlage bis zu 100 km zwei Tage und für jede 100 km mehr ein weiterer Tag angenommen sei.

Für den Badeverkehr nach den Nordseeinseln würden mit dem 1. Juli 1886 Saisonbillets mit 45tägiger Gültigkeitsdauer zur Einführung gelangen.

In der 21. Versammlung wurde eine Ausarbeitung des abwesenden Herrn Directionsraths Behrens über die Vermittelung des Badeverkehrs der Ostfriesischen Inseln durch die Oldenburgische Eisenbahn zum Vortrag gebracht.

Die rein actenmäßige Darstellung weist nach, daß die Oldenburgische Eisenbahn-Verwallung von jeher ein lebhaftes Interesse für die Entwickelung des Badeverkehrs gezeigt hat, daß aber Concurrenzmaßregeln bezw. die Unterschätzung der Bedeutung dieses Verkehrs Seitens anderer Verwaltungen diese Entwickelung mehr gehemmt als befördert haben. Eine außerordentliche Hebung des Verkehrs sei jedoch eingetreten, nachdem der Königlich Preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1885 sein Interesse für diese Angelegenheit energisch zu erkennen gegeben habe. Nach eingezogenen Erkundigungen habe die Zahl der Badegäste betragen auf

	Norderney	Borkum	Wangerooge
1877 . .	6371	1201	570
1886 . .	13319	4594	800

In die 23. Versammlung der freien Vereinigung brachte Herr Commerzienrath Hartmann-Osnabrück die Anregung, daß im Eisenbahn-Personenverkehr die Ausgabe von Kilometer-Coupons

zweckmäßig erscheine, welche außerhalb Deutschlands bereits erfolgreich wirken solle und nach einem Antrage der Handelskammer in Hildesheim im Interesse der „weniger günstig gestellten Geschäftsreisenden" als mindestens ebenso berechtigt anzusehen sei, als die Begünstigung des Vergnügungsverkehrs. In dieser Versammlung wurde diese Frage mehr dilatorisch behandelt, aber in der nächsten Versammlung trug Herr Oberregierungsrath Ramsauer vor, daß der Personentarif nicht annähernd die Schwierigkeiten biete, wie der Gütertarif, da alle Menschen gleichwerthig und gleichartig und daher, wie man bei uns sage, „nachbargleich" zu behandeln seien. Die Ausgabe der Kilometerbillets auf dem Continente sei noch nicht weiter gediehen, als daß in der Form von Postfreimarken dem Abonnenenten mit Preisermäßigung eine Anzahl von Werthzeichen übergeben werde, für welche er sich am Billetschalter Billets lösen könne; in Amerika habe sich — vielleicht in Folge der scharfen Concurrenz verschiedener Linien — ein anderes System entwickelt, welches durch Vorlage bezüglicher Fahrkarten den Theilnehmern zum Verständniß gebracht wurde. Herr General-Secretair Stumpf vertrat den Standpunkt, daß nach dem Grundsatze „wer viel kauft, soll auch billiger kaufen", derjenige Reisende, welcher nicht immer von den Rundreisebillets Gebrauch machen könne, nur durch Abgabe von Kilometerbillets zu seinem Rechte gelangen könne. Retourbillets und Rundreisebillets hätten zur Vermehrung der Frequenz beigetragen, denselben Erfolg würde die Einführung von Kilometerbillets haben, bei deren Vorhandensein die Rundreisebillets entbehrlich würden, während die mit den letzteren gewährten Erleichterungen dadurch weiteren Kreisen zu Theil würden.

Es darf hier wiederholt werden, daß eisenbahnseitig mehrfach betont worden ist, daß nur niedrige Fahrpreise, nicht aber die Form, in welcher sie geboten werden, die Frequenz heben, und daß nicht eine einzelne Kategorie der Interessenten — seien es Geschäfts- oder Vergnügungsreisende — einen Anspruch auf Bevorzugung hat, sondern daß sämmtliche Interessenten einen Anspruch haben, „nachbargleich" behandelt zu werden.

b) Viehverkehr.

Im Herzogthum Oldenburg hat in landwirthschaftlicher Beziehung die Viehzucht eine ganz hervorragende Bedeutung und die

Eisenbahn-Verwaltung mußte es im Interesse der wirthschaftlichen Interessen des Herzogthums als eine dringende Pflicht ansehen, alle Maßregeln, die eine Erleichterung dieses Verkehrs zur Folge haben konnten, anzuregen bezw. zu unterstützen. Leider hat die Entwickelung des Tarifwesens nach dieser Richtung hin Bahnen eingeschlagen, welche die Einnahmen der Eisenbahn-Verwaltung zwar gedrückt haben, der Viehzucht an sich aber nicht in vollem Maße — mehr einzelnen raffinirten Viehhändlern zu Gute gekommen sind.

Zur Zeit der Gründung der „freien Vereinigung“ bestanden in Norddeutschland Wagenladungstarife — unter Zugrundelegung der Frachtberechnung nach dem Flächeninhalte der benutzten Wagen —, welche wohl schon das äußerste Maß erreicht hatten, um die Selbstkosten der Eisenbahn bei dem an sich lästigen Viehtransporte zu decken. Diese Tarifirung war allerdings darauf basirt, daß der Viehtransport mit den gewöhnlichen Personenzügen zu bewältigen sei, und daß durch Ein- und Ausrangiren der Viehtransporte auf den Aufgabe-, Unterwegs- und Bestimmungsstationen der Eisenbahn ein erheblicher Aufwand erwachse. Nachdem sich aber herausgestellt hatte, daß an den für den Viehverkehr wichtigeren Relationen dieser Verkehr mit den Personenzügen nicht zu bewältigen sei, wurden behufs Entlastung der Personenzüge auf den hauptsächlich für den Viehtransport in Betracht kommenden Strecken Vieh-Extrazüge eingelegt, in welchen die Beförderung an bestimmten Wochentagen mit einem Rabatt von 25 % erfolgte, um die Personenzüge von den Viehtransporten thunlichst zu entlasten. Der Erfolg entsprach den Erwartungen: die Viehtransporte wurden fast ausschließlich mit den Vieh-Extrazügen versandt, um die eingeführte Frachtermäßigung auszunutzen.

Als später eine Reform des Viehtarifs erforderlich erschien — siehe die bezüglichen Mittheilungen in den Protokollen der 4. und 5. Versammlung der freien Vereinigung — hielt man es für zutreffender, die Frachten selbst um 25 % zu ermäßigen, weil bei dem bisherigen System diese Ermäßigung in der Regel eintrat; dagegen beschloß man, bei Beförderung von Vieh in Personenzügen, welche für die Viehbeförderung nicht ausdrücklich bestimmt sind, einen Frachtaufschlag von 50 % zu erheben.

Oldenburgischer Seits wurden gegen diese Tarifänderung

Bedenken hervorgehoben, dahin gehend, daß es für das Publicum annehmbarer erscheine, eventuell Frachtermäßigungen zu erreichen, als Frachtzuschläge zahlen zu müssen. Diese Bedenken haben sich später als gerechtfertigt erwiesen, indem die Erhebung des Zuschlages bei Beförderung von Vieh in Zügen, welche im Interesse einer fahrplanmäßigen Beförderung der Personen nicht durch Ein- und Ausstellen von Viehwagen aufgehalten werden dürfen, zu zahllosen Beschwerden und Frachtreclamationen der Viehhändler Anlaß gegeben hat.

Den am 28. Februar 1880 versammelten Theilnehmern der 7. Zusammenkunft wurden die Grundlagen des am 1. März ejusdem zur Einführung kommenden Viehtarifs zur Kenntniß gebracht und es konnte ihnen auch mitgetheilt werden, daß der in der 5. Versammlung vom Herrn Oeconomierath Petersen ausgesprochene Wunsch, daß auch für halbe Wagenladungen Frachtsätze eingeführt würden, Verwirklichung finden würde. In der 15. Versammlung wurde aber bereits auf die Disparitäten, welche durch mißbräuchliche Ausnutzung halber Wagenladungen sich eingeschlichen haben, hingewiesen. Es wurden nämlich von den Viehhändlern anstatt einer einzelnen Wagenladung zwei halbe ausgenutzt, wenn es sich um junge aber gemästete Thiere handelte, welche in einem Wagen nicht Platz finden konnten.

In der 22. Versammlung konnte mitgetheilt werden, daß die Beseitigung der Frachtberechnung für halbe Wagenladungen beabsichtigt werde, welche nach einer Mittheilung in der 13. Versammlung bereits modificiert war. In derselben Sitzung wurde auch zur Kenntniß gebracht, daß die von Herrn v. Hammerstein und Herrn Oeconomierath Petersen wiederholt angeregte einheitliche Regelung der Tarife für den Transport einzelner Thiere von der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen in die Hand genommen und die Lösung dieser Frage zu erwarten sei. In der 13. Versammlung war inzwischen eine veränderte Tarifirung für Fohlen bereits zur Kenntniß gebracht worden und die Einführung besonderer Viehbegleiter-Fahrpreise von 2 ₰ für den Kilometer erwähnt.

Wiederholt — zunächst schon in der 3. Versammlung auf Anregung des Herrn Oeconomieraths Petersen — wurde über die Höhe der Desinfectionsgebühren verhandelt. Wenn es

gestattet ist, daß Schreiber dieses ein Wort über diese Frage einflechtet, ohne die in den Protokollen festgelegten Verhandlungen wörtlich wiederzugeben, so muß er sich dahin äußern, daß die Erhebung von Desinfectionsgebühren an sich belästigend, für Einzelvieh nicht immer gerechtfertigt ist, daß dieselbe aber für Wagenladungen besser in der Form einer erhöhten Expeditionsgebühr zur Berechnung kommen würde.

In der 4. Versammlung referirte Herr Baurath Schmidt über die auf Veranlassung des Reichseisenbahnamts stattgehabte Conferenz über Herbeiführung möglichst schneller Beförderung, zweckentsprechende Verladung und Regelung der Tränkung bei Viehtransporten auf weitere Entfernung. Die in der Discussion über diesen Gegenstand von dem Herrn Achgelis gegebenen Erläuterungen verdienen auch heute noch volle Beachtung. In Bezug auf die in dieser Versammlung betonte Bedeutung der raschen Beförderung des Viehes muß hier historisch festgelegt werden, daß, wie die frühere Hannoversche Regierung nicht wünschte, daß der Bevölkerung Ostfrieslands ein kürzerer Verkehrsweg nach Hannover durch das Oldenburger Land gebahnt werde, die armen Thiere den Weg von Ostfriesland nach Hannover trotz der vorhandenen Bahn über Oldenburg noch 10 Jahre lang über Rheine-Minden machen mußten. In der 5. Versammlung nahm Herr Graf Knyphausen Gelegenheit, sich über diesen Uebelstand zu beschweren, doch konnte damals die Oldenburgische Verwaltung einen sicheren Schutz der Thiere gegen diese Umleitung noch nicht in Aussicht stellen. Mit dem 1. Juli 1879 wurde den Thieren aber der kürzere Weg freigegeben.

Ueber die Abänderung der Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere referirte Herr Oberregierungsrath Ramsauer ebenfalls in der 5. Zusammenkunft der freien Vereinigung.

c) Güterverkehr.

Es würde gewiß eine dankenswerthe Aufgabe sein, eine allgemeine Geschichte des Gütertarifwesens der Eisenbahnen auf historischen Grundlagen auszuarbeiten, insoweit solches überhaupt noch möglich ist, da diese Grundlagen aus der Kindheit des Eisenbahnwesens meistentheils nicht erhalten geblieben sein dürf-

ten. Jedenfalls würde sich ergeben, daß ursprünglich diese Grundlagen einfach und übersichtlich waren, daß man aber, localen und auch allgemeinen Wünschen und Bedürfnissen folgend, das angenommene System durch alle denkbaren Ausnahmen complicirte, bis es dem verkehrstreibenden Publikum und den neueintretenden Eisenbahnbeamten nicht mehr möglich war, einen sicheren Ueberblick über die Gesammtlage des Gütertarifwesens zu gewinnen und ein allgemeiner Nothschrei nach Vereinfachung desselben sich Luft machte. In eine solche Zeitbewegung fällt die Gründung der freien Vereinigung, und hat diese Bewegung — wie schon im Eingange dieser Denkschrift erwähnt — in erster Linie Anregung gegeben, eine Institution zu schaffen, welche Gelegenheit bot, über die von der Eisenbahnverwaltung vertretenen Principien und die vom verkehrstreibenden Publikum empfundenen Bedürfnisse einen gegenseitigen freien Meinungsaustausch herbeizuführen.

Zu jener Zeit bestand in Norddeutschland eine Gütertarif-Classification, in welcher fast sämmtliche Güter, welche überhaupt in Wagenladungen vorkommen, namhaft gemacht waren und in den Localverkehren in 5 Classen (A—D) gereiht waren, während in den Verbandsverkehren ein noch bunteres Bild zu Tage trat. Neben diesen fünf Wagenladungsclassen bestanden aber noch 3 Stückgutclassen. Im Ganzen war der Werth der Güter für ihre Classificirung maßgebend.

Nach der Einverleibung von Elsaß-Lothringen wagte man es nicht, den neuen deutschen Reichsbürgern ein derartiges Tarifschema anzubieten; man wollte aber auch besseres bieten, als das bisherige Tarifsystem der französischen Ostbahn leistete, und man griff auf ein allerdings genial erscheinendes, auf das sogenannte natürliche System. Dieses System basirte auf der Annahme, daß die Eisenbahn beim Gütertransporte nur mit ihren Selbstkosten zu rechnen habe, daß der Werth der Güter an sich ihr gleichgültig sein könne und es für sie sich nur darum handeln könne, ob das Gut in offenen oder in bedeckten Wagen befördert werde. Bei der letzteren Beförderungsart müsse — weil die Wagen an sich kostspieliger zu beschaffen seien und auch die Traction Mehrkosten erfordere — auch ein höherer Tarif gelten als bei der Beförderung in offenen Wagen. Man mußte aber bald erkennen,

daß man mit diesen zwei Wagenladungsclassen dauernd nicht auskommen könne, und viele minderwerthige Güter eine Durchschnittsfracht nicht tragen konnten, Ausnahmetarife nicht zu umgehen seien. Zugleich waren die finanziellen Resultate dieses Systems nicht befriedigend. Man scheute sich deshalb, dieses von vielen Seiten eine Zeit lang als ideal hingestellte System auf die übrigen deutschen Eisenbahnen zu übertragen. Verschiedene andere Systeme wurden erfunden, auch der damalige Tarifverband beschäftigte sich eingehend mit dieser Frage und vertrat längere Zeit das sogenannte „Braunschweigsche“ bezw. gemischte System, welches Werthclassification und natürliches System vermittelnd vereinigen sollte und sich mit dem später zur Annahme gelangten deutschen Gütertarifsystem fast vollständig deckt.

Bereits in der 1. Versammlung der freien Vereinigung nahm Herr Oberregierungsrath Ramsauer Gelegenheit, über die bestehenden Systeme und das angestrebte einheitliche System sich zu äußern. In der 2. und 4. Versammlung berichtete Herr Directionsrath Behrens, daß der sogenannte neue Reformtarif mehr und mehr zur Annahme gelangt sei. Ueber das Wesen dieses Tarifs, der in seinen Grundlagen noch jetzt besteht und jedem Interessenten bekannt sein dürfte, wollen wir hier nur kurz erwähnen, daß derselbe ursprünglich nur eine Stückgutclasse, eine allgemeine Wagenladungsclasse und drei Specialclassen für minderwerthige Güter in Sendungen von 10 000 kg enthielt. Daß zum Zwecke der weiteren Ausbildung dieses Tarifs eine Tarifcommission für Deutschland eingesetzt und derselben ein Verkehrsausschuß, bestehend aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie, zur Seite gestellt wurde, ist bereits an anderer Stelle erwähnt. Die freie Vereinigung wurde von den Beschlüssen dieser Commission, sowie denjenigen der Generalconferenz deutscher Eisenbahnen in Bezug auf das Güter-Tarifwesen laufend in Kenntniß gesetzt, so in der 4. und 5. Versammlung durch Herrn Oberregierungsrath Ramsauer, in der 13. und 15. Versammlung durch Herrn Revisor Möhlenhoff.

Daß durch die vorgenommene Vereinfachung des Tarifs manche Verkehrs-Interessen geschädigt werden mußten, konnte als selbstverständlich betrachtet werden.

Schon bevor der Reformtarif allgemein zur Einführung gelangt war, kam das Verlangen nach Wiedereinführung einer zweiten Stückgutclasse zum Ausdruck und in der 4. Versammlung (am 26. Juni 1878) ersuchte Herr Th. Hartmann-Osnabrück die Eisenbahn-Verwaltung, Ermittelungen darüber anzustellen, welchen Einfluß die Beschränkung auf eine Stückgutclasse ausgeübt habe. Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte, daß er die Widereinführung einer zweiten Stückgutclasse für eine Systemwidrigkeit halte, daß aber der Kleinverkehr dieselbe entbehre und durch Wegfall derselben in mancher Beziehung geschädigt sei und daß deshalb auf die Dauer dem Verlangen nach Wiederherstellung der zweiten Stückgutclasse schwer zu widerstehen sein werde.

In der 5. Sitzung vertrat Herr Syndicus Dr. Markus die Nothwendigkeit der Wiedereinführung der zweiten Stückgutclasse in einem eingehenden Vortrage. Herr Directionsrath Behrens stellte sich auf den Standpunkt, daß die Einführung derselben das bestehende Tarifsystem alteriren, und daß die Agitation für die zweite Stückgutclasse nicht so intensiv geworden sein würde, wenn nicht bei Annahme des neuen Systems für die eine Stückgutclasse ein zu hoher Tarifsatz — 12 ₰ pro Kilometertonne — bei den meisten Bahnen zur Berechnung gekommen sei, während bei dem älteren System in den drei Stückgutclassen nur 11 bezw. 8,8 und 6,6 ₰ erhoben worden seien. Oldenburg habe die Stückgutfracht auf 10 ₰ normirt und sei in Folge dessen die in voriger Sitzung seitens des Herrn Hartmann-Osnabrück gestellte Anfrage dahin zu beantworten, daß im Oldenburgischen Localverkehr seit Einführung des Reformtarifs ein Rückgang des Stückgutverkehrs nicht eingetreten sei.

In der 6. Zusammenkunft theilte Herr Oberregierungsrath Ramsauer mit, daß im Einverständniß mit Herrn Dr. Markus von der beabsichtigten Discussion über die Einführung einer zweiten Stückgutclasse Abstand genommen worden, weil inzwischen die Nothwendigkeit derselben an maßgebender Stelle durchgedrungen sei und diese Frage über kurze Zeit als eine gelöste zu bezeichnen sein dürfte; desgleichen sei von der in Aussicht genommenen Besprechung der Differentialtarife abzusehen, weil dieselbe bei der gegenwärtigen Lage der Dinge von geringer practischer Bedeutung sei. Es wurde

ferner mitgetheilt, daß der Königlich Preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Verbandstarife mit Frankreich und Rußland habe kündigen lassen, um bei Wiederherstellung derselben dem Deutschen Reformtarife eine durchgreifende Berücksichtigung zu sichern. In dieser Versammlung wurde auch die Ansicht vertreten, daß eine reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens erwünscht sei. (Siehe Seite 38/39 dieser Denkschrift.)

In der 7. Versammlung wurde wiederum über die Einführung der zweiten Stückgutclasse verhandelt und von Beschlüssen der ständigen Tarifcommission ꝛc. Kenntniß gegeben, welche aber eine Erledigung dieser Frage vorläufig noch nicht zur Folge hatten, und auch in der 9. Versammlung konnte Herr Syndicus Dr. Markus nur bestätigen, daß noch eine erhebliche Meinungsverschiedenheit über diese Frage in den Interessentenkreisen vorhanden sei.

In der 13. Zusammenkunft konnte auf eine Anfrage des Herrn General-Secretairs Stumpf, welcher auch eine Abstimmung der Versammlung bezüglich ihrer Stellungnahme zur Einführung der zweiten Stückgutclasse beantragte, nur erwidert werden, daß diese Frage noch nicht entscheidungsreif, eine Abstimmung aber in den Statuten der freien Vereinigung nicht vorgesehen sei.

In dem Conferenzprotokoll der 19. Versammlung befindet sich ein eingehendes Referat des Herrn Revisors Möhlenhoff über die vorerwähnten Verhandlungen über die Einführung einer zweiten Stückgutclasse und konnte der Referent zugleich die der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahn vorliegenden ersten positiven Anträge bezüglich dieser Frage vorlegen. Von Herrn Directionsrath Behrens, welcher sich der Zeit in Italien aufhielt, war ein schriftliches Gutachten eingegangen, welches im wesentlichen nur Bedenken gegen die geplanten Tarifänderungen enthielt und auf verschiedenen Seiten Zustimmung, directen Widerspruch aber nicht fand.

In der 20. Versammlung wurde durch Herrn Regierungsassessor Strackerjan ein Referat über den Stand der Tariffragen vorgetragen und erwähnt, daß über die Frage der zweiten Stückgutclasse die Ansichten getheilt seien, und die Einführung derselben nur für einige bestimmte Artikel in Aussicht stehe. Herr General-Secretair Stumpf bedauerte, daß den berechtigten Wünschen der

Verkehrs-Interessenten nicht voll Rechnung getragen worden, daß aber auch das zunächst gebotene dankbar entgegengenommen werden müsse.

In der 22. Versammlung konnte Herr Revisor Möhlenhoff mittheilen, daß die beabsichtigten Aenderungen in der Tarifirung des Stückguts in der Form eines

Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter

in Preußen eingeführt worden, und Oldenburg — wenn auch nicht ohne Bedenken — im Interesse der Einheitlichkeit diesem Vorgehen sich angeschlossen habe.

Sonstige im Tarifschema beabsichtigte oder vorgenommene Aenderungen übergehen wir, weil diese Ausführungen sonst zu sehr in die Breite gerathen möchten und beschränken uns auf die Wiedergabe derjenigen Verhandlungen, welche sich auf einzelne für den Oldenburgischen Verkehrsbezirk besonders wichtige Artikel beziehen.

In der 1. Versammlung beantragte Herr Consul Albers-Bremen die Einführung ermäßigter Frachtsätze für leere Petroleumfässer, welchem Antrage später durch Einführung von Tarifermäßigungen für leere Fastagen ꝛc. Rechnung getragen ist. Wegen der in der 2. Versammlung vorgetragenen Beschwerde des Herrn Drünert-Bremen über die Begünstigung der Emshäfen gegenüber den Weserhäfen bezüglich des Import- und Exportverkehrs mußte in den späteren Versammlungen mitgetheilt werden, daß die auf Gleichstellung dieser Tarife gerichteten Bestrebungen leider erfolglos geblieben seien. Die hier in Frage kommenden Frachtdisparitäten, welche noch heute berechtigten Anlaß zu Beschwerden geben, werden bei Besprechung der Kohlentarife näher beleuchtet werden. Auch die von den Verkehrs-Interessenten in Brake ausgehenden Beschwerden über Benachtheilung ihrer Interessen gegenüber Nordenham, Geestemünde-Bremerhaven werden besonders hervorgehoben werden.

In der am 4. März 1878 abgehaltenen 3. Versammlung brachten die Herren Gross und Müller-Brake wiederholt zur Sprache, daß die von der Eisenbahn zur Erhebung kommenden Zollabfertigungsgebühren zu hoch gegriffen und beispielsweise in Bremerhaven und Brake verschieden bemessen seien. Eisenbahnseitig wurde die Revision des Nebengebührentarifs als bevorstehend bezeichnet und in der folgenden Versammlung mit-

getheilt, daß Oldenburgischer Seits die Gebühr für Vorführung von Wagenladungen beseitigt sei, daß aber bezüglich einer gleichmäßigen Feststellung der Nebengebühren eine Einigung unter den darüber verhandelnden Eisenbahnen noch nicht erzielt sei, obgleich das Bedürfniß der gleichmäßigen Regelung allseitig anerkannt werde. Erst später wurde eine solche Einigung zwar erzielt, in der practischen Ausführung von einzelnen Verwaltungen aber nicht voll und ganz beachtet.

In welcher Weise in dermaliger Zeit theils aus Particular-Interessen Verkehrserschwerungen aufrecht erhalten werden konnten, beweist der Umstand, daß auf Anregung des Herrn Hartmann-Osnabrück in den ersten Versammlungen wiederholt darüber berathen werden konnte, weshalb die Station Osnabrück nicht in den oldenburgischen Localverkehr einbezogen werde. Erst in der Versammlung am 8. Februar 1879 konnte Herr Oberregierungsrath Ramsauer mittheilen, daß voraussichtlich am 1. April 1879 die Einbeziehung von Osnabrück in den oldenburgischen Localverkehr erfolgen werde.

In Bezug auf die Tarifirung von Düngemittel wurden in den Verhandlungen der Versammlung werthvolle Anregungen gegeben. Zunächst wurde auf Anregung des Herrn Oeconomierath Petersen für „Düngekalk" im oldenburgischen Localverkehr ein ermäßigter Tarif eingeführt, der Versuch aber, für Kalk im allgemeinen, im deutschen Gütertarif eine Declassification herbeizuführen, scheiterte zunächst an dem Widerspruche der financiell zumeist interessirten Eisenbahn-Verwaltungen, was in der 7. Versammlung zur Mittheilnng gelangte.

Am eingehendsten wurde über die Tarifirung und Beförderung, sowie über die gesammte wirthschaftliche Bedeutung von „Kleiboden und Seeschlick" verhandelt. Das erste Referat über diesen Artikel wurde in der Versammlung in Brake am 10. Juli 1880 vom Herrn Geh. Oberbaurath Buresch erstattet. Die Bestrebungen, Heide-, Moor- und Sandboden-Ländereien durch Aufbringung von Kleiboden bzw. Seeschlick zu verbessern, habe ihn veranlaßt, nähere Erkundigungen über die in Holland erzielten Resultate einzuziehen, über welche nur Günstiges zu berichten sei, was durch eingehende Mittheilung der durch diese Düngemittel erzielten Erträgnisse nachgewiesen wurde. Der Red-

ner vertrat die Ansicht, daß durch den Bezug dieses Düngemittels mittelst der Eisenbahn die Benutzung desselben noch lohnend sein werde, zumal auch bei den Oldenburgischen Bahnwärterhäusern sowohl auf Sand- wie auf Moorboden die besten Resultate erzielt seien.

Herr Commerzienrath Wiemann war der Ansicht, daß der Bezug von „Schlick“ nur auf Canälen, namentlich Vehncanälen, lohnend sei, seines Wassergehalts und der Beschaffenheit der Eisentransportmittel wegen aber auf dem Eisenbahnwege nicht lohnend sei. Für den Eisenbahntransport könne nur ganz abgelagerter Schlick oder Kleierde in Frage kommen.

General-Secretair von Mendel bekennt sich zu der gleichen Ansicht, und bestätigt aus Erfahrung, daß der Kleiboden Oedländereien auf einige Jahre hinaus so verbessere, daß sich Weiden für Marschvieh herstellen ließen, wodurch eine dauernde Melioration hergestellt werde. Er empfiehlt, daß dem kleinen Manne dadurch geholfen werde, daß eisenbahnseitig auf geeigneten Stationen Kleilager gehalten würden, von welchem zu jeder Zeit Kleiboden zu festen Preisen entnommen werden könne.

Freiherr von Hammerstein vertrat die Ansicht, daß Schlick wirksamer sei als Kleierde, auch unentgeltlich aus dem Flusse rc. entnommen werden könne, während Kleiboden in der Regel nur käuflich zu haben sei. Seitens der landwirthschaftlichen Versuchsstationen seien aber bislang nicht genügende Erhebungen über die Wirkungen dieses Düngemittels im Vergleich zu andern gemacht.

Herr Amtshauptmann von Hayessen hielt eine Ermäßigung des für Kleiboden und Schlick bestehenden Tarifes für erforderlich.

Herr Intendanturrath Domeier wies darauf hin, daß auch die Marine-Verwaltung in Wilhelmshaven sich für die Verwendung von Schlick zu Culturzwecken lebhaft interessire und demnächst die Anwohner des im Bau begriffenen Ems-Jade-Canals eine günstige Gelegenheit finden würden, für ihre meliorationsbedürftigen Grundstücke im reichen Maße Schlick aus Wilhelmshaven zu beziehen.

Wir lassen die Ausführungen des Directionsraths Behrens zur Sache hier wörtlich folgen, weil die von demselben für die Melioration größerer Flächen als erforderlich hingestellten Bedingungen den in neuerer Zeit in weitem Umfange unternom-

menen Meliorationen des Landesculturfonds, sowie der Herren Battermann und Gräpel in Elsfleth zur Grundlage dienen, nachdem allerdings eine erhebliche Ermäßigung der Fracht eingetreten ist.

„Die Eisenbahn-Verwaltung habe sich bereits seit mehreren Jahren mit der Frage des Kleitransports beschäftigt, die günstige Wirkung des Kleis auf magerem Boden durch eigene Versuche bestätigt gefunden, und diese Frage auf die heutige Tagesordnung gestellt, um in den Interessentenkreisen reichere Anregung hervorzurufen und eine Klärung der nach mancher Richtung hin noch bestehenden Zweifel anzubahnen.

Eine Eisenbahn-Verwaltung — besonders aber eine Staatsbahn-Verwaltung — habe die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen in den Vordergrund zu stellen und sich nicht als reine Finanzanstalt zu betrachten; sie sei seiner Meinung nach in dieser wichtigen Frage verpflichtet, die Sache mit allen Kräften zu fördern, um so mehr als die Cultur unfruchtbarer Landstriche auch den Eisenbahnverkehr heben und also zinstragend wirken werde. Es sei indeß zu unterscheiden, ob die Melioration durch Kleiboden von einem Privatunternehmer ausgeführt werden solle, oder ob der Staat selbst behufs Melioration uncultivirter Staatsländereien die Sache in die Hand nehme. Im ersteren Falle halte er die Eisenbahn-Verwaltung für verpflichtet, den Frachtpreis so zu normiren, daß die Selbstkosten des Eisenbahntransports sicher gedeckt werden, während man im anderen Falle vielleicht weniger vorsichtig vorgehen dürfe. Der Schwerpunkt des Transports liege aber nicht nur in den Eisenbahntransportkosten, sondern wesentlich auch in den Gewinnungs-, Auflade-, Ablade- und Abfuhrkosten, und erscheine es deshalb auch nicht ausführbar, flüssigen Schlick aus dem Flußbette bis auf die Eisenbahnwagen zu bringen, weil die Kosten dieser Manipulation allein in den meisten Fällen den Werth des Schlicks aufwiegen würden.

Die practische Ausführung werde im Großen nur dann ausführbar sein, wenn die Gewinnungsplätze, sowie das zu cultivirende Areal in nächster Nähe der Bahn belegen sind, mit Nebengleisen versehen werden, so daß Auf- und Abladen ohne Zwischentransport ausgeführt werden kann, und wenn der Betrieb ein in der Weise geregelter ist, daß das Eisenbahnbetriebsmaterial, sowie

die Arbeitskraft der Auf- und Ablader, vollständig ausgenutzt werden können.

So lange derartige größere Unternehmungen sich noch nicht effectuiren lassen, werde es sich empfehlen, daß die Eisenbahn von denjenigen Stationen aus, in deren Nähe ohne erhebliche Unkosten Kleiboden gewonnen werden kann, leer zurückgehende Wagen benutzt, um denjenigen Stationen, auf welchen Absatz zu erwarten ist, Lagerbestände von Kleiboden zuzuführen, welche von den Landleuten in passender Zeit gegen Zahlung der ungefähren Selbstkosten abgefahren werden könnten.

Weiter zu gehen sei vorläufig nicht Sache der Eisenbahn-Verwaltung, namentlich da, wie von verschiedenen Vorrednern bereits anerkannt worden, von Seiten der Landwirthschaft bislang nur wenig gethan sei, um über den Werth der Kleidüngung auf den verschiedenen Bodenarten rc. ein sicheres Urtheil zu gewinnen."

Herr General-Secretair von Mendel schloß sich diesen Ausführungen an und glaubte, daß nach seiner Ansicht die Bevölkerung der Geest gern Opfer bringen werde, wenn der Kleiboden zu einem mäßigen Preise bezogen werden könne.

Im Weiteren wurde noch über den Düngwerth des Kleies diskutirt, wodurch Anregung zur Verhandlung dieser Frage auch für spätere Versammlungen geschaffen wurde. In Folge dessen referirte Herr General-Secretair von Mendel eingehend in der Versammlung vom 11. Juni 1881, welche in Varel stattfand, über diese Frage.

Redner leitete seine Ausführungen damit ein, daß eine Beleuchtung des dermaligen Standes der Klei-Meliorationsfrage die Beantwortung folgender Fragen erfordere:

1. Hat die Kleimelioration die Bedeutung, welche ihr von vielen Seiten beigelegt wird?
2. Wenn dies der Fall ist, wo und wie ist sie am besten verwendbar?
3. Welchen Kostenaufwand bedingt sie?
4. Welche allgemeinen Punkte sind in Beziehung auf die Förderung dieser Melioration in's Auge zu fassen?

Ad 1 beantwortete Redner dahin, daß die großen Haid- und Moorflächen des Herzogthums Oldenburg, auf welchen die Be-

wohner sich jetzt nur kärglich ernähren könnten, in fruchtbare Weiden und Ackerfelder zu verwandeln sein, wenn es möglich sei, denselben Kleierde zuzuführen. Nicht nur die großartigen Holländischen Vorbilder bestätigten in einem großartigen Umfange den Erfolg der Kleidüngung, auch im Oldenburger Lande hätten die Herren Töllner in Jethausen und Meiners in Strückhausen den Beweis dafür geliefert. Die practischen Erfahrungen ständen durchaus im Einklange mit den wissenschaftlichen Untersuchungen der Oldenburgischen Landwirthschaftsgesellschaft. Wenn die vorgelegten Proben, welche aus Nordenham und Golzwarden eingesandt, auch von verschiedenartiger Zusammensetzung gewesen seien, so hätten dieselben doch beide einen hohen Gehalt derjenigen Pflanzennährstoffe enthalten, welcher eben dem Geestboden fehle. In den künstlichen Düngemitteln seien allerdings die Pflanzennährstoffe in einer weit leichter assimilirbaren Form enthalten als in der Kleierde, immerhin besitze letztere aber größere Mengen einzelner Nährstoffe, welche durch Luft, Feuchtigkeit, Kohlensäure 2c. mit der Zeit vollständig in Lösung übergeführt und von der Pflanze aufgenommen und verarbeitet würden.

Ad 2 betonte der Redner, daß bei der Art der Verwendung in erster Linie die erforderliche Schichtenstärke in's Auge zu fassen sei. Dieselbe müsse sich nach den Bodenverhältnissen richten, doch sei anzunehmen, daß eine solche von 3 Centimeter eine nachhaltige Bodencultur sichere, während eine solche von 1½ Centimeter nur ungefähr 10 Jahre lang sich wirksam zeigen würde. Es möchte sich empfehlen, einen Bodencomplex in 10 Theile zu theilen und den 10. Theil jährlich mit Kleierde zu düngen, bezw. die Düngung zu erneuern.

Die beste Zeit der Aufbringung der Kleierde sei der Herbst, damit dieselbe im Winter durchfriere und dadurch mehr aufgeschlossen werde.

Ad 3. Der Kostenaufwand einer im Herzogthum durchzuführenden Kleimelioration sei durch das Entgegenkommen der Eisenbahn-Verwaltung so niedrig gestellt, daß dieses Maß als wirthschaftlich gerechtfertigt angesehen werden könne. Herr Gutsbesitzer Haake in Dietrichsfeld habe ½ Hektar mit einer 3 Centimeter starken Schacht mit Kleierde aus Golzwarden überfahren lassen und stelle sich der Preis pro Hektar auf 844 ℳ 80 ₰. Herr Gutsbesitzer Meiners in Strückhausen habe die Kosten ohne Eisenbahn-

transport bei mehrstündiger Entfernung auf 450 *M.* pro Hektar festgestellt.

Ad 4 theilt Referent den Umfang der bisherigen Kleibeförderung auf der Eisenbahn mit und hebt hervor, daß die Mittel und Wege, welche dem kleinen Landmann der Geest geboten würden, um sich Kleiboden zu verschaffen, vermehrt werden müßten, und daß festgestellt werden möge, in welchem Umfange hochgelegener Marschboden, namentlich Schlafdeiche, vorhanden seien, um genügenden Boden für die Kleimelioration zu liefern, da nur die Benutzung solchen Bodens zunächst als wirthschaftlich bezeichnet werden könne.

Herr Oberkammerrath Rüder wies in erster Linie darauf hin, daß die Kleimelioration nur einem schmalen Gürtel an beiden Seiten der Bahn zu theil werden könne und für diesen Zweck ein für lange Zeit ausreichender Vorrath in alten Deichen vorhanden sei, vorzüglich empfehle er den Deich von Mariensiel nach Ellenserdamm. Wenn aber ein directes Eingreifen des Staats zur Ausführung solcher Meliorationen erwartet werde, so glaube er nicht, daß solches geschehen werde, eine solche Melioration müsse sich an eine bestehende Wirthschaft anlehnen. Von der Eisenbahn erwartete er, daß sie durch Einrichtung von Lagerplätzen, namentlich auf den Haltestellen, die Sache fördern werde.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer erklärte, daß der Vertrieb der Erde nicht zu den Aufgaben der Eisenbahn-Verwaltung zu zählen sei. Es sei das Sache von Privaten und Genossenschaften und werde die Eisenbahn diesen nur fördernd entgegentreten. Die weitere Discussion zeigte, ein wie lebhaftes Interesse dieser Frage geschenkt wurde.

Auch in der 11. Versammlung der freien Vereinigung wurde über denselben Gegenstand von verschiedenen Seiten das Wort ergriffen, doch würde eine eingehende Wiedergabe der gemachten Aeußerungen dieses Kapitel zu weit ausdehnen.

In der 13. Zusammenkunft wurde die Verhandlung über den Artikel „Kleitransporte“ abermals aufgenommen und hielt Herr Oberkammerrath Rüder einen längeren interessanten Vortrag über den Werth der Kleimelioration, in welchem er mittheilte, daß auf Kosten des Staats ein in der Nähe von Sande und Mariensiel gelegener alter Deich abgetragen werden müsse und sich für die in jener Gegend befindlichen meliorationsbedürftigen Flächen eine günstige

Gelegenheit fände, dieselben mit mäßigen Kosten erheblich ertragsfähiger zu machen.

In der 14. Versammlung hatte die freie Vereinigung die Genugthuung, das Urtheil eines Sachverständigen, des Herrn Dr. Fleischer-Bremen, über die von der Moor-Versuchsstation in Bremen festgestellten Erfolge der Seeschlick-Melioration zu vernehmen. Der Herr Redner hob hervor, daß die Frage der Verwendung von Klei und Seeschlick zu landwirthschaftlichem Meliorationszwecke in erster Linie eine Transportfrage sei, und daß der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung das Verdienst gebühre, diese Frage, welche trotz mannigfacher Vorbilder und Anregungen doch nicht in Fluß gekommen sei, wirksam gefördert zu haben. Denen, die berufen seien, speciell der Landwirthschaft Bremens und der Provinz Hannover berathend zur Seite zu stehen, sei dadurch ein wirksames Agitationsmittel gegeben, welches auch — namentlich in tarifarischer Beziehung — mit Erfolg gekrönt sei. Während im Oldenburgischen die Verwerthung von Kleiboden aus alten Seedeichen in erster Linie in's Auge gefaßt, sei in dem von dem Herrn Redner vertretenen Gebiete die Verwerthung des Seeschlicks in den Vordergrund getreten, und sowohl die Analyse bezüglich des Gehalts des Seeschlicks als Düngmittel, sowie die damit erzielten practischen Erfolge seien als sehr günstig hinzustellen. Es gebricht uns an dieser Stelle an Raum, um auf die Details dieses interessanten Vortrags näher einzugehen; allen Denen, die sich für diese Frage besonders interessiren, werden deshalb die im Protokoll der 14. Vereinigung (Rastede, 2. Juni 1883) niedergelegten Mittheilungen des Herrn Dr. Fleischer zu eingehender Kenntnißnahme empfohlen.

Auch in der folgenden 15. Versammlung wurde über Kleitransporte auf dem Eisenbahnwege wiederum eingehend verhandelt. In Rücksicht darauf, daß ein Rückgang der Kleitransporte zu constatiren war, wurde im Ganzen der Gesichtspunkt geltend gemacht, daß die Eisenbahn-Verwaltung vermittelnd eintreten müsse, und Herr von Hammerstein betonte, daß es, um die Sache kräftigst zu fördern, drei Alternativen gebe:

1. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung schafft die erforderlichen Lagerplätze und übernimmt gleichzeitig den kaufmännischen Vertrieb des Schlicks, oder

2. die Eisenbahn-Verwaltung schafft die Lagerplätze, und Private übernehmen den Vertrieb, oder endlich
3. die Landwirthschafts-Gesellschaft nimmt die ganze Sache in die Hand.

Wir müssen auch hier — des beschränkten Raumes wegen — uns auf die Mittheilung beschränken, daß über diese Thesen des längeren debattirt wurde und demnächst Herr Ober-Bauinspector Behrmann über diejenigen Maßnahmen berichtete, welche von der rechtsrheinischen Eisenbahn bezüglich der Schlicktransporte von der Station Emden aus angeordnet seien.

Auch in der 18. Versammlung — Osnabrück, den 26. Juni 1885 — wurde über Klei- bzw. Schlicktransport verhandelt, und es mag zum Schlusse den Interessenten die Beachtung der in den Protokollen der freien Vereinigung enthaltenen näheren Mittheilung empfohlen werden; zugleich darf aber hinzugefügt werden, daß zur Zeit auf den nordwestdeutschen Eisenbahnen ein gleichmäßiger, niedriggestellter Eisenbahntarif in Wirksamkeit ist, bei dessen Erstellung alle eisenbahn-finanziellen Rücksichten fallen gelassen sind, und nur das landwirthschaftliche Interesse in den Vordergrund gestellt worden ist. Die Erfolge sind, wie bereits vorher angedeutet, nicht ausgeblieben, und wir dürfen hoffen, daß ein großer Theil der Oedländereien, welche bislang die Oldenburgische Eisenbahn durchschnitt, demnächst als cultivirte Wiesen und Ackerländereien erscheinen werden, soweit unsere umsichtige und energische Forstverwaltung dieselben nicht schon durch Aufforstungen der Cultur dienstbar gemacht hat oder machen wird.

Da wir uns hier mit den landwirthschaftlichen Interessen beschäftigt haben, so möge zunächst noch ein Artikel erwähnt werden, für den ebenfalls mit Recht Transportbegünstigungen beansprucht wurden, aber in anderm Sinne als bei dem vorgenannten Artikel „Kleiboden-Schlick". Es ist das ein in der Landwirthschaft überflüssiger und schädlicher Bodenbestandtheil, welcher in der Industrie nutzbar gemacht werden kann, das R a s e n e r z. In der 7. Versammlung gab zunächst Herr Amtshauptmann v o n H e i m b u r g die Anregung, daß das Rasenerz zur Verbesserung der Ländereien, auf welchen dasselbe zu gewinnen sei, zu billigen Frachtsätzen der Großindustrie in Westfalen behufs Verwerthung in der Eisenindustrie zugeführt werden

müsse, und Herr Mahlstede konnte bestätigen, daß die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung bereits bestrebt gewesen sei, in diesem Sinne zu wirken, aber den vollen Erfolg — wie ihn die Interessenten sowohl wie die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung wünschen müßten — nicht erreicht habe.

In der 8. Versammlung konnte mitgetheilt werden, daß von den Oldenburgischen Eisenbahnstationen aus innerhalb 3 Monate rund 475 000 kg Rasenerz nach Westfalen verfrachtet seien und Herr von Hammerstein wies nach, daß in der Haase-Niederung ca. 1400 Menschen bei der Gewinnung von Rasenerz beschäftigt würden, trotzdem die von der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung beantragten niedrigen Tarifsätze von anderen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen nicht acceptirt seien. Herr Georg Mahlstede betont, daß die Eisenbahnfrachten noch zu hoch seien, und deshalb auch der Wasserweg zur Beförderung benutzt werden müsse, worauf eisenbahnseitig erwidert wurde, daß nach Lage vieler Versandstellen auch der Wasserweg vorwiegend transportberechtigt sei.

In Bezug auf die ebenfalls dem landwirthschaftlichen Gebiete zuzurechnende Beförderung von Fäkalien möge erwähnt werden, daß in der 9. Versammlung Herr General-Secretair von Mendel Namens der Abtheilung Delmenhorst der Landwirthschaftsgesellschaft beantragte, die Direction wolle, um den Bezug von Fäkalien aus Bremen zu ermöglichen, genehmigen:

1. daß die Interessenten auf ihre Kosten einen Niederbordwagen entsprechend ausrüsten;
2. daß dieselben Senkgruben in der Nähe der Gleise zur zeitweisen Aufbewahrung der Fäkalien anlegen;
3. daß ein ermäßigter Tarif für die in Frage stehenden Sendungen eingeführt werde. Eisenbahnseitig wurde völliges Entgegenkommen ausgesprochen und ist, zwar nicht von Bremen aus, so doch von Wilhelmshaven nach Hahn die Beförderung von Fäkalien in besonders eingerichteten Wagen zur Ausführung gekommen.

In der 18. Zusammenkunft referirte Herr C. Fr. Müller-Königsfeld eingehend über den Transport thierischen Düngers, und vertrat, unter Mittheilung des ihm zur Verfügung gestellten statistischen Materials über den Umfang der bisher statt-

gehabten Transporte, die Ansicht, daß für Düngertransporte dieselben Frachtbegünstigungen am Platze seien, wie für Kleiboden. Die Oldenburgische Marsch könne unter den bestehenden Verhältnissen etwa 6—10000 Kubikmeter Dünger an die Geest abgeben, welche einen Werth von 30—60000 ℳ. hätten. Um eine solche Verwerthung sowohl im Interesse der Geest wie der Marsch möglich zu machen, werde es genügen, in den Monaten April, Mai und September allwöchentlich an einem bestimmten Tage Extrazüge für den Düngertransport unter Benutzung der Sandwagen von Leer, Wilhelmshaven und Nordenham abzulassen, welche in Oldenburg vereinigt, der Strecke Oldenburg-Osnabrück zuzuführen sein würden. Für die Abladung des Düngers müsse eine längere Frist gewährt werden, und die Transportgebühr dürfe neben einem festen Zuschlage von 2 ℳ. für jeden Wagen nur 1 ₰ pro Kubikmeter und Kilometer betragen. Es sei Werth darauf zu legen, daß die Tarifirung nicht nach dem Gewichte, sondern nach dem kubischen Inhalte erfolge.

In der sich an diesen Vortrag anschließenden Debatte wurde anerkannt, daß das Bedürfniß der Zuführung von Dünger ein großes sei, daß namentlich im Cloppenburger Bezirke, nach Verlegung der bis jetzt dort garnisonirenden Cavallerie, dieses Bedürfniß sich steigern werde. Die Tarifirung nach Maaß, anstatt nach Gewicht, sei aber schwer durchführbar und habe wenig Aussicht auf Annahme; die Gewichtsermittelung müsse unter allen Umständen schon in Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes, welche durch Ueberlastung der Wagen gefährdet werde, stattfinden.

In Folge schlechter Stroherntem war im Anfange der 80. Jahre mit der Fabrikation von Torfstreu im Gebiete der Oldenburgischen Eisenbahn begonnen, dieser Production sogar fremde Kapitalien zugeführt und hatte die Erzeugung dieses aus „Moostorf“ oder Pflanzenfasern bestehenden Materials in einer Ausdehnung sich entwickelt, welche später einen Rückgang erfahren mußte, und erst in neuerer Zeit — vielleicht auch in Folge Herstellung besseren Materials — die frühere Ausdehnung annähernd wieder gewonnen hat. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung hatte die Bedeutung dieses Artikels für die heimischen Verhältnisse sofort erkannt und durch Erstellung eines ermäßigten Ausnahmetarifes die Belebung dieser Production zu fördern gesucht. In

der Versammlung am 4. März 1882 wurde zum ersten Male über die Fabrikation, den Absatz und die Verwendung dieses Artikels verhandelt. Herr Oberkammerrath Rüder, welcher die Verhandlungen einleitete, wies auf das Verdienst des Herrn W. Hollmann in der nützlichen Verwendung des als Brennmaterial minderwerthigen Moostorfs hin. Herr Dr. Fleischer erstattete ein eingehendes Referat über den Werth des mit Torfstreu zu erzielenden Düngers, den wir an dieser Stelle des beschränkten Raumes wegen nicht wiedergeben können, aber Allen, die sich für die Sache interessiren, zur Beachtung empfehlen. Auch Herr General-Secretair von Mendel berichtete über die mit der Anwendung von Torfstreudünger gemachten Erfahrungen und Herr Dr. Versmann theilte seine fachmännischen Erfahrungen über die Bereitung, Verladung und Verwendung der Torfstreu in längerem Vortrage mit. In der 13. Versammlung wurden statistische Daten über die beförderten Mengen an Torfstreu und Torf mitgetheilt. An Torfstreu wurden im Jahre 1882 befördert: 13078 Tonnen, wovon 5430 Tonnen ab Augustfehn, 3672 auf Oldenburg und 2298 auf Zwischenahn entfielen, während die übrigen Transporte in Petersvehn, Rastede, Brake, Leer, Stickhausen, Varel, Bremen und Delmenhorst aufgeliefert wurden. In der nächstfolgenden Versammlung mußte der oben erwähnte Rückgang des Torfstreu-Verkehrs bereits constatirt werden. In der Versammlung am 3. März 1888 kam von Seiten des Herrn Ober-Inspectors Tenne die Anregung, die anfangs zu unnatürlicher Höhe angewachsene, nach Schwankungen aber jetzt auf einer ruhigen Basis angelangte Torfstreufabrikation durch Bewilligung von ermäßigten Exportsätzen zu Hülfe zu kommen. Dieser Anregung folgend, ist nicht nur die Ermäßigung der Frachten für den Export, sondern auch für den Verkehr nach dem Binnenlande in Aussicht genommen.

In verschiedenen Versammlungen wurde über diejenigen Transportartikel verhandelt, welche dem raschen Verderben ausgesetzt sind und aus Rücksicht hierauf zum gewöhnlichen Frachtsatze eilgutmäßig befördert werden. Der Wunsch nach Erweiterung der Begünstigung, Personenzüge zu anderen Transporten, als Personen- und Gepäcktransport auszunutzen, tritt

nicht allein im Viehverkehr, sondern auch im Güterverkehr hervor, und die Personenzüge würden ganz ihren Character als solche verlieren, wenn eisenbahnseitig allen Wünschen, bezüglich der Beförderung von Thieren und Gütern mit Personenzügen, Rechnung getragen werden müßte. Es kamen zur Sprache die Artikel Milch, Butter, Gartenfrüchte und Bier.

Schon in der 2. Versammlung der freien Vereinigung am 28. Juni 1877 ersuchte Herr General-Secretair Petersen, die Beförderung von leicht verderblichen Producten, wie Milch und Butter, möglichst mit jedem Zuge und zwar bis kurz vor Abgang zuzulassen, auch die Emballagen billiger als bisher zu befördern. In der 13. Versammlung am 17. Febr. 1883 beantragte Herr Director Winkelmann, „frisches Gemüse" bis zu einem Gewichte von 50 Kilogramm, in Körben oder Säcken verpackt, zu den gewöhnlichen Frachtsätzen eilgutmäßig zu befördern. Herr General-Secretair Stumpf unterstützte diesen Antrag und führte Beschwerde darüber, daß der Artikel „Bier" diese Vergünstigung zwar genieße, jedoch in einen so beschränktem Maße, daß die Interessenten nicht zufrieden gestellt würden.

Eisenbahnseitig wurde erwidert, daß von allen Artikeln, denen die gewünschte Transporterleichterung zu gewähren sei, der Artikel „Milch" voranzustellen sei. Milch sei mehr als andere Transportgegenstände dem raschen Verderben auf dem Transporte ausgesetzt. Der Milchversand sei ein geregelter, gleichmäßiger, so daß derselbe betriebstechnische Schwierigkeiten nicht hervorrufen könne. Der Preis eines Liters Milch sei geringer als der eines Liters Bier, so daß Milch eine hohe Fracht nicht tragen könne. Der Milchtransport sei nicht nur für die Landwirthschaft, sondern namentlich auch für die Consumenten in den größeren Städten von so hervorragender Wichtigkeit, daß es im allgemeinen Interesse geboten erscheine, für den Transport dieses Artikels die weitgehendsten Concessionen zu bewilligen.

Anders verhalte es sich mit den Artikeln „frisches Gemüse" und „Bier". Diese Transporte würden nicht mit derselben Gleichmäßigkeit wie Milch zum Transporte aufgeliefert. Die Personenbeförderung würde in den Personenzügen Nebensache werden, wenn man allen in dieser Beziehung hervortretenden Wünschen Rechnung tragen wolle. Es sei u. A. unausführbar, die im Herbst

zur Aufgabe gelangenden erheblichen Quantitäten von Kohl, Steckrüben ꝛc. mit den Personenzügen zu befördern, andererseits seien aber viele Gemüsesorten, wie beispielsweise Spargel, so werthvoll, daß sie die volle Eilfracht sehr wohl tragen könnten. Die Biertransporte drängten sich auf einzelne Personenzüge in solchen Mengen zusammen, daß das Ein- und Ausladen ohne Verspätung der Züge nicht bewerkstelligt werden könne. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung habe sich deshalb genöthigt gesehen, zu declariren, daß, wenn Sendungen aufgeliefert würden, welche im Gepäckwagen nicht untergebracht werden könnten, so daß ein besonderer Wagen eingestellt werden müsse, dieselben nur dann in Personenzügen mitzunehmen seien, wenn dieselben den localen Verhältnissen der Station entsprechend rechtzeitig aufgeliefert und mit einem Gewicht von mindestens 5000 kg zur Frachtberechnung gezogen würden. Für weitere Entfernungen sei die Beförderung des Biers in besonders construirten Wagen jedenfalls die rationellste, und auf kürzere Entfernungen würde der Transport mit Güterzügen — abgesehen von wenigen Sommertagen — nicht schädigend wirken. Im Allgemeinen handle es sich bei der Beförderung in Güterzügen mehr um rasche Bedienung der Kunden, als um die Vermeidung des Verderbs.

Bei Gelegenheit der Verhandlungen über die zweite Stückgutclasse in der 19. Versammlung stellte Herr von Mendel die Einreihtung von Butter in die zu schaffende zweite Stückgutclasse als wünschenswerth hin. Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte darauf, daß bei dem Werthe der Butter das Bedürfniß einer Frachtermäßigung um so mehr zweifelhaft sei, als das Absatzgebiet der Butter sich kreuze und es gar nicht zu beurtheilen sei, ob eine Frachtermäßigung einzelne Productionsgebiete den bestehenden Verhältnissen gegenüber schädigen, andere bevortheilen werde. Jedenfalls werde die künstliche Butter gegenüber der Naturbutter weitere Vortheile daraus erzielen.

In der 21. Versammlung stellte Herr Consul Mahlstedt anheim, im Oldenburgischen Localverkehr für Tafelbutter dieselben Begünstigungen zuzugestehen, welche in Baiern bewilligt seien, nämlich die Beförderung als Eilgut zur gewöhnlichen Stückgutfracht. Herr Landrath von Hammerstein unterstützte diesen Antrag, doch wurde von Herrn Oberregierungsrath Ramsauer er-

widert, daß diejenigen Begünstigungen, welche für die hochwerthige Tafelbutter zugestanden würden, auch der minderwerthigen Butter zugestanden werden müsse, und es bei den Personenzügen an Zeit zum Ein- und Ausladen fehle, wenn man sämmtliche Buttertransporte mit denselben befördern müsse. In der 23. Versammlung wiederholte Herr Consul Mahlstedt den vorstehenden Antrag und Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte, daß der Buttertransport zu umfangreich sei, um auf die Personenzüge übernommen werden zu können, und daß deshalb für die eiligen Sendungen auch ferner die Eilfracht erhoben werden müsse.

Zum Schlusse dieser Abhandlung sei erwähnt, daß im Oldenburgischen Localverkehr zur Zeit die Begünstigung der eilgutmäßigen Beförderung gegen Zahlung der gewöhnlichen Fracht folgende Artikel genießen, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt: Milch, Bier (in Fässern), Brot, frisches Obst — auch Weintrauben — (mit Ausschluß von Südfrüchten), Eis in wasserdichten Behältern, frische Beeren, leer zurückgehende Milchgefäße und frische Seemuscheln.

Lebhafte Verhandlungen knüpften sich auch an die Frage der Tarifirung amerikanischer Kiefernhölzer (pitch pine, white pine, yellow pine rc.), welche früher in der Fracht dem deutschen bezw. europäischen Holze gleichgestellt waren, später aber in Rücksicht auf die heimischen Forstproducte höher tarifirt wurden. Der bisher lebhafte Handel in diesen Holzsorten an der Unterweser wurde durch diese Maßregel gelähmt, und es stand in sicherer Aussicht, daß Holland und Belgien unter Benutzung der Rheinstraße den größten Theil des bisherigen Absatzgebietes der Unterweser erobern würden.

In der 15. Versammlung richtete Herr Drünert die Anfrage an die Eisenbahn-Direction, welcher Beschluß in Bezug auf die Tarifirung von amerikanischem Kiefernholz in der letzten Sitzung der ständigen Tarifcommission gefaßt sei. Es mußte ihm erwidert werden, daß die Mehrzahl der vertreten gewesenen Eisenbahn-Verwaltungen, sowie des Verkehrs-Ausschusses sich der Meinung angeschlossen hätten, daß Pitch pine nicht zu denjenigen Holzsorten gehöre, welche auch in Europa wachsen, es müsse dasselbe deshalb bis auf weiteres zum Specialtarif I tarifirt

werden. Bei der weiteren Berathung wurde von allen Seiten die Vertheuerung der Fracht für Pitch pine sowohl in Rücksicht auf den Preis als auch auf die Nützlichkeit der Verwendung desselben für verschiedene Zwecke als ungerechtfertigt hingestellt, und lebhaft bedauert, daß damit der Bezug dieses Materials über die Weserhäfen vollständig ausgeschlossen werde.

Zugleich wurde geäußert, daß die Eisenbahnen nicht berufen seien, auch ihrerseits Schutzzollpolitik zu treiben, sondern diese der Zollgesetzgebung überlassen bleiben müsse. Die Debatte führte dann noch zu Controversen zwischen Anhängern und Gegnern des Schutzzolls.

In der 17. Versammlung wurden vom Herrn Revisor Möhlenhoff sämmtliche Verhandlungen rekapitulirt, welche inzwischen eisenbahnseitig bezüglich der Tarifirung des Amerikanischen Kiefernholzes gepflogen seien. Referent theilte auch statistische Daten über die Verkehrsbewegung in diesem Beförderungsartikel mit, welche aber nicht in jeder Beziehung als absolut richtig hinzustellen seien, da bei den statistischen Erhebungen offenbar Verwechselungen zwischen Amerikanischem und Europäischem Kiefernholz vorgekommen sein müßten. Herr Oberregierungsrath Ramsauer wies nach, daß das Pitch pine-Holz in Norddeutschland für bestimmte Verwendungszwecke nicht zu entbehren sei, und deshalb der Import durch hohe Tarife nicht erschwert werden dürfe.

Herr Oberförster Ohrt hielt vom forstwirthschaftlichen Standpunkte aus einen eingehenden Vortrag über die Bedeutung des Pitch pine-Holzes für den inländischen Verbrauch, anerkannte seine Dauerhaftigkeit und die Vorzüge desselben für verschiedene Verwendungszwecke. Pitch pine lasse sich aber so einfach nicht vom Europäischen Kiefernholze — namentlich vom rothen ostseeischen Holze — unterscheiden, wie das vielfach angenommen werde.

Daß aber der Schutz des Deutschen Waldes Maßregeln erfordere, welche den Import ausländischen Holzes vertheuerten, müsse entschieden bejaht werden. Es hieße Eulen nach Athen tragen, alle die Gründe anzuführen, welche in letzterer Zeit so oft dafür angegeben seien. Der Holzpreis sei in Deutschland durch die Einfuhr aus solchen Ländern, welche die Wälder ohne Rücksicht auf ihre Nachhaltigkeit einschlachteten, erheblich gesunken,

und dieser Umstand bedrohe den Fortschritt der aus allgemein wirthschaftlichen Rücksichten nothwendigen Aufforstungen in Deutschland. Herr Ahlers-Elsfleth führte durch Vergleichung des Werthes und der Frachtkosten des Pitch pine aus, daß die Frachterhöhung für diesen Artikel nicht zu billigen sei und betonte auch, daß es allen Bahnbeamten nicht möglich sein werde, bei etwaiger unrichtiger Declaration das Amerikanische Kiefernholz von dem Europäischen zu unterscheiden.

Herr von Hammerstein konnte in Bezug auf die in dieser Beziehung vorkommenden Täuschungen bestätigen, daß ein Mühlenbauer beim Bau einer neuen Mühle erklärt habe, zu den Beutelkisten ein heimisches Holz nicht verwerthen zu können, der Mühlenbesitzer sei aber getäuscht worden, indem zwei Beutelkisten zwar aus nordischem, eine aber aus einheimischen Holz angefertigt seien und die letztere die ersteren bei weitem überdauert habe. Herr von Hammerstein stellte sich im Princip vollständig auf den Standpunkt des Herrn Oberförsters Ohrt, ebenso Herr Director Hartmann-Osnabrück. Herr Syndicus Dr. Knoop-Bremen vertrat die entgegengesetzte Ansicht, ebenso Herr Consul Mahlstedt-Oldenburg und Herr Consul Kunst machte darauf aufmerksam, daß in den Specialtarifen (für Holz?) zwischen den Niederländischen und Deutschen Tarifen Disparitäten beständen.

In der 21. Versammlung (26. Februar 1887) kam Herr Drünert-Bremen auf die Tarifirung von Pitch pine zurück und beantragte, die Großh. Eisenbahn-Direction zu ersuchen, alles in ihren Kräften stehende zu thun, um die gedachte Rückversetzung baldmöglichst herbeizuführen. Wenn man die Gründe und Gegengründe bezüglich der Tariferhöhung näher ansehe, so müsse Jeder zu der Ueberzeugung kommen, daß die Erhöhung im Eisenbahn-Interesse ein Fehler, im land- und forstwirthschaftlichen Interesse ein Irrthum, gegen das gewerbliche und Handels-Interesse vieler Kreise aber ein Unrecht sei.

Redner wendet sich zunächst gegen das in der ständigen Tarifcommission erstattete Gutachten des fachmännischen Sachverständigen in Bezug auf den von demselben angegebenen Werth der einzelnen Holzsorten. Zunächst werde durch die Tariferhöhung der Eisenbahnen der Transport auf den Wasserweg gedrängt, im weiteren aber fahre die Eisenbahn in Folge unrichtiger Declarationen,

welche die Eisenbahnbeamten zu kontrolliren nicht im Stande seien, die in Frage kommenden Hölzer doch zum ermäßigten Tarife, und es leide darunter selbstverständlich der ehrliche Geschäftsmann, welcher sich zu Täuschungen in der Declaration nicht herbeilasse.

Herr Oberförster Ohrt führte dagegen aus, daß der eingeschlagene Weg der richtige sei, um den Bestand des Deutschen Waldes zu sichern. Die erwarteten günstigen Folgen des betretenen Weges seien noch nicht erreicht, doch sei eine Vermehrung der Einnahmen aus den Deutschen Forsten und eine Hebung der Deutschen Holzindustrie bereits eingetreten.

Herr Oberregierungsrath Ramsauer schloß die Debatte mit dem Hinweis darauf, daß man an maßgebender Stelle von der Niederländischen Concurrenz unterrichtet sei, und man auf den Schutz der Deutschen Interessen rechnen könne.

Hiermit ist das Referat über die Tarifirung derjenigen Beförderungsgegenstände, bei welchen land- und forstwirthschaftliche Interessen in Frage kommen, im wesentlichen erschöpft und wir wenden uns zu einem Gegenstande, welcher für alle wirthschaftlichen Gebiete, namentlich aber für die Industrie von hervorragender Wichtigkeit ist; zu der Tarifirung der Steinkohle.

Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung ist vom Beginn ihres Betriebes an bestrebt gewesen, der Oldenburgischen Industrie die Steinkohle zu möglichst niedrigen Frachtsätzen zuzuführen. Sie hat dabei die Rücksicht auf die heimische Torfproduction nicht aus dem Auge gelassen, und dieses nicht nur dadurch bewiesen, daß sie trotz der dadurch erwachsenden Mehrkosten den Torf zur Locomotivheizung in Verwendung behalten hat, sondern auch in Concurrenz gegen die Kohle einen ermäßigten Frachttarif für Torf einführte. In Folge Einführung von Ausnahme- bezw. Exporttarifen zu Gunsten der Deutschen in Concurrenz gegen die Englische Kohle — für welche von allen Deutschen Eisenbahn-Verwalungen die Oldenburgische zuerst befürwortend eingetreten ist — trat in mancher Beziehung eine Verschiebung ein, indem später für einzelne Bezirke diese Ausnahmen zugestanden wurden in einem Umfange, welcher ursprünglich nicht beabsichtigt gewesen war. Diese Ausnahmen sind zunächst nur für einzelne Küstenorte gewährt worden, aber mit einer gewissen Berechtigung beanspruchen andere Orte dieselbe Begünstigung.

Die erste Anregung in dieser Beziehung gab Herr Georg Mahlstedt in der 7. Versammlung am 28. Februar 1880, indem er an die Eisenbahn-Direction die Anfrage richtete, ob Aussicht vorhanden sei, daß die aus den Frachtsätzen für Kohlen nach Leer sich ergebenden Einheitssätze auch auf den Verkehr nach Oldenburg übertragen würden. Zur Klarstellung dieser Anfrage muß eingeschaltet werden, daß die Ausnahmefrachtsätze, welche bei anderen Häfen nur für den Export ꝛc. zugestanden waren, den Emshafenstationen auch für den localen Consum zugebilligt wurden. Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte deshalb, daß die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung es für richtiger halte, wenn die Tarifsätze für Consumkohlen nach Leer erhöht würden. Die billigen Sätze für Exportkohlen seien nur zugestanden worden, um den Versuch zu machen, ob die Deutsche Kohle überhaupt exportfähig sei; eine solche Ausnahme könne nicht generalisirt werden für den Localconsum, überhaupt sei es bedenklich, die Eisenbahnfracht zu ermäßigen, wenn, wie es jetzt der Fall sei, die Zechen den Kohlenpreis steigerten.

In der 13. Versammlung, in welcher u. A. auch statistische Mittheilungen über den Kohlen-Export gemacht waren, fragte wiederum Herr Mahlstedt an, warum dieselben Begünstigungen, welche Hamburg gewährt seien, nicht auch Oldenburg gewährt würden. Herr Oberregierungsrath Ramsauer beantwortete diese Anfrage dahin, daß die in Frage kommenden Verhältnisse in Hamburg und Oldenburg nicht gleichartig seien, und daß in Hamburg mit der Concurrenz der Englischen Kohle in ungleich bedeuterem Maße zu rechnen sei, als in Oldenburg.

Wie aus dem Vorstehenden zu entnehmen sein möchte, wurden für die Ermäßigung der Kohlenfrachten für Oldenburg nicht etwa Gründe angeführt, welche die Nothwendigkeit derselben aus irgend welchen wirthschaftlichen Interessen nachwiesen, sondern es wurde nur darauf exemplificirt, daß es anderswo anders sei. Und weil für Ostfriesische Stationen verhältnißmäßig niedrige Kohlenfrachten bewilligt waren, welche allerdings einen lebhafteren Kohlenverkehr nicht zur Folge hatten, so konnte man doch mit gewissem Recht auf die gleichen Frachtbegünstigungen Anspruch machen. In der 23. Versammlung — am 23. März 1888 — wurde in Folge eines Referats des Herrn Fabrikanten August

Schultze über diese Frage eingehend verhandelt und da diese Frage noch jetzt in der Schwebe ist, so wollen wir uns darauf beschränken, den eisenbahnseitig eingenommenen Standpunkt dahin zu präcisiren:

1. Daß die Agitation für niedrigere Kohlenfrachten zunächst lediglich dadurch hervorgerufen sei, daß für Ostfriesland bedauerlicher Weise die Seehafen-Ausnahmetarife auch auf den Localconsum ausgedehnt seien; daß

2. Oldenburg — abgesehen von den in Ostfriesland entstandenen Disparitäten — günstiger gestellt sei als andere größere Orte des Binnenlandes;

3. daß für die Oldenburgischen Staatsfinanzen die Ermäßigung der Kohlenfracht von 1 ₰ pro Centner des Oldenburgischen Frachtantheils — welche eine Steigerung des Verkehrs nicht zur Folge haben und nur für einzelne Großindustrielle fühlbar werden könne — ein Einnahmeverlust von 33⅓ Tausend Mark entstehe;

4. daß erfahrungsmäßig bei einer allgemeinen Reduction der Frachten der Zechenpreis der Kohlen erhöht werde, und die Großconsumenten und Händler doch nicht immer die Frachtermäßigung als Reingewinn betrachten dürften;

5. daß, wenn die Erfahrung zeige, daß die englische Kohle ohne Ermäßigung der Tarifsätze für Westfälische Kohle ein größeres Feld gewinne, die Englische Kohle mit geeigneten Tarifmaßregeln bekämpft werden müsse.

Der Punkt 4 wurde zwar bestritten, doch dürfte ein Einblick in die Geschäftsbücher einzelner Kohlenzechen beweisen, daß dahin, wo eine schärfere Concurrenz, namentlich die Concurrenz der englischen Kohle in Frage kommt, die westfälische Kohle billiger geliefert wird, als wo sie umbeschränkt das Feld beherrscht.

Wir spinnen diese Frage, die überhaupt noch nicht als gelöst bezeichnet werden kann, nicht weiter aus, weil dieselben Gegensätze, welche in den Kohlentariffragen zu Tage getreten sind, sich in den Verhandlungen über die Seehafen-Ausnahmetarife, über welche wir jetzt referiren wollen, in allgemeinen Umrissen wiederholen.

Schon vor der Eröffnung der Hude-Braker Bahn bestand auf der Rechtsweserbahn — Bremen-Bremerhaven — ein außer-

ordentlich niedriger Ausnahmetarif, der sogenannte Groschentarif (10 ₰ pro Centner), welcher später nur in Bezug auf Stückgut um eine Stationsgebühr von 4 ₰ erhöht wurde. Die Verkehrsinteressenten in Brake und Elsfleth waren der Oldenburgischen Eisenbahn-Direction dankbar, als ihnen bei der Eröffnung der Hude-Braker Eisenbahn dieselben Begünstigungen zu Theil wurden, welche die Häfen des rechten Weserufers bislang genossen hatten. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung hat dann das Ziel verfolgt, für die Linksweserhäfen in Rücksicht auf ihre nähere Verbindung mit dem Binnenlande eine noch günstigere Position zu gewinnen.

In der 7. Versammlung — am 28. Februar 1880 — berichtete der Directionsrath Behrens, daß von Seiten des Königlich Preußischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine allgemeine Regelung der Seehafen-Ausnahmetarife angeregt sei, und dabei auch die Absicht zu Grunde gelegen habe, die Concurrenz der norddeutschen gegenüber den holländisch-belgischen Häfen zu kräftigen. Diese Arbeit habe sich schwieriger erwiesen, als man vielleicht erwartete, da den belgisch-holländischen Häfen in Concurrenz gegen die norddeutschen Häfen immerhin eine leistungsfähige Wasserstraße ein erhebliches Uebergewicht gebe. Man habe sich deshalb darauf beschränken müssen, die Station Essen als den Grenzpunkt hinzustellen, bis zu welchem die Vermittelung der Ein- und Ausfuhr als ein natürliches Recht der Nordseehäfen in Anspruch zu nehmen sei. Man sei übereingekommen, die Tarifsätze für die Stationen Bremen, Leer und Brake gleichzustellen, für Emden 6 *M.* höhere und für Papenburg 3 *M.* niedrigere Sätze zu rechnen, die Sätze für Harburg, Hamburg, Geestemünde, Bremerhaven und Vegesack aber durch Anstoß von Frachtzuschlägen zu dem Bremer Satze, für Nordenham durch Anstoß an Brake zu bilden.

Später sei der Gleichstellung Brakes mit Leer widersprochen worden und da ein Ausgleich nicht zu Stande gekommen, so sei man genöthigt gewesen, unter Vorbehalt einer anderweiten Regulirung vorläufig für Elsfleth, Brake und Nordenham die Ausnahmesätze von Bremerhaven und Geestemünde zu acceptiren, weil andernfalls für die Oldenburgischen Hafenplätze die Begünstigung

durch Ausnahmetarife vorübergehend überhaupt in Wegfall gekommen sein würde.

In derselben Versammlung beantragte Herr Intendanturrath Domeier, die Vergünstigung der Seehafen-Ausnahmetarife auch auf Wilhelmshaven auszudehnen, da nach Fertigstellung des Ems-Jade-Canals ein Aufschwung der Handelsthätigkeit in Wilhelmshaven zu erwarten sei. Eisenbahnseitig wurde erwidert, daß für einzelne Artikel, namentlich Getreide, die Aufnahme Wilhelmshavens in den Ausnahmeverkehr bereits beantragt sei. Die Eisenbahn-Direction sei bereit, aus wirthschaftlichen Rücksichten auch für andere Artikel die bei den übrigen Nordseehäfen bestehenden Ausnahmesätze zuzugestehen, sobald sich ein solcher Verkehr überhaupt entwickeln werde. Es sei allerdings hervorzuheben, daß nach den Bestimmungen des Pachtvertrages für die Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn die Einführung niedriger Ausnahmesätze für Oldenburg finanzielle Nachtheile zur Folge habe.

In der 8. Versammlung wurde mitgetheilt, daß die gewünschten Vortheile für Brake und Elsfleth leider nicht hätten erreicht werden können. Herr Hartmann-Osnabrück beschwert sich darüber, das die Seehafentarife auch auf Güter angewendet würden, welche keine Seetransitgüter seien. Dadurch würden die vorliegenden, Handel und Industrie treibenden Plätze, denen keine Seehafen-Ausnahmetarife zu gute kommen, erheblich geschädigt.

Auch in der 9. Versammlung waren die Seehafen-Ausnahmetarife Gegenstand der Verhandlung. Herr Müller-Brake erklärte, daß die für Brake und Elsfleth in Aussicht genommenen Tarifvortheile gegenüber Bremerhaven-Geestemünde in Rücksicht auf die Entfernungsverhältnisse zu geringfügig seien. Eisenbahnseitig wurde zugesagt, daß die Erlangung günstigerer Tarife versucht werden solle, daß aber bei den Seehafen-Ausnahmetarifen den Entfernungen diejenige Bedeutung nicht eingeräumt werden könne, welche ihnen bei normaler Tarifbildung gegeben werde. Herr Syndicus Dr. Markus sprach sich in gleichem Sinne aus und betonte, daß schon in Folge der Concurrenz der Wasserstraße die Tarife zu modificiren seien und deshalb die Entfernung als allein maßgebende Basis nicht dienen könne.

Herr Kunst erklärt sich für den Normaltarif, wünscht aber als Ausnahme daneben die Begünstigung der Deutschen Häfen

gegenüber den ausländischen, andererseits eine angemessene Berücksichtigung der Lage der Deutschen Concurrenzhäfen.

In der 14. Versammlung wiederholte Herr Intendanturrath Domeier die Anfrage, welche Stellung die Eisenbahn-Direction einnehme in Bezug auf Ausdehnung der Seehafen-Ausnahmetarife in Wilhelmshaven. Eisenbahnseitig wurde erwidert, daß die Seehafen-Ausnahmetarife lediglich für den Verkehr der Norddeutschen Hafenplätze, insbesondere auch in Rücksicht auf die Concurrenz mit den Niederländisch-Belgischen Häfen geschaffen seien. So lange Wilhelmshaven noch nicht Handels- oder Speditionsplatz sei, trage es in dieser Beziehung den Charakter eines Binnenplatzes und so wenig wie letztere für den localen Consum die Bewilligung derartiger Ausnahmetarife beanspruchen könne. Herr Intendanturrath Domeier und Herr Kaufmann Tapken-Wilhelmshaven vertraten die Ansicht, daß der Verkehr sich entwickeln werde, wenn die Ausnahmetarife zuvor eingeführt würden, während Herr Oberregierungsrath Ramsauer sich dahin äußerte, daß solche Ausnahmetarife erst durch den Nachweis, daß ein bezüglicher Verkehr überhaupt existire, oder in sicherer Aussicht stehe, erobert werden müßten.

In der 17. Verhandlung am 28. Februar 1885 wurde ein Probedruck eines neuen Seehafen-Ausnahmetarifs zur Ansicht ausgelegt, und bemerkte Herr Oberregierungsrath Ramsauer bei diesem Anlasse, daß in der Presse wiederholt Beschwerden über die Ausnahme-Tarifverhältnisse geäußert seien, und deshalb eine Besprechung dieser Angelegenheit in der freien Vereinigung erwünscht erscheine. Er habe sich bemüht, einen Referenten aus den Interessentenkreisen heranzuziehen, aber nicht nur der betreffende Zeitungs-Correspondent, sondern auch andere Herren hätten die Uebernahme des Referats abgelehnt.

Auch in der 18. Versammlung kam die Rede auf die Ausnahmetarife und zwar in Anlaß einer Anregung des Herrn Generalsecretairs Stumpf bezüglich der verschiedenen Höhe der Expeditionsgebühren auf weitere und kürzere Entfernungen. Die Debatte bewegte sich diesmal mehr auf dem industriellen Gebiete und Herr Oberregierungsrath Ramsauer bemerkte zum Schlusse, daß der Gegenstand von außerordentlicher Wichtigkeit sei, seine Bemühungen aber, für diesen Gegenstand einen Referenten in

den Interessentenkreisen zu finden, wie im vorigen Winter, so auch jetzt resultatlos geblieben sei. Redner führte sodann aus, daß bei Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse man ohne Zweifel zu der Einsicht gelangen müsse, daß sich ohne Ausnahmetarife nicht arbeiten lasse. Gegner der Ausnahmetarife könnten nur Delettanten sein. Die Entfernung müsse unter allen Umständen für die Tarife mit maßgebend sein, sie könne aber nicht allein ausschlaggebend wirken.

Das Princip, daß Leistung und Gegenleistung sich decken müßten, könne nicht nur als ein allgemein volkswirthschaftliches, sondern nur als ein privatwirthschaftliches angesehen werden; die Eisenbahnen aber seien berufen, in gewissen Grenzen Wirthschaftspolitik zu treiben. Daß daraus nicht eine Willkürwirthschaft entstehe, dafür bürge die Aufsicht der Ministerien und gesetzgebenden Factoren sowie die Mitwirkung der Interessenten. Dem Protokolle der 18. Versammlung wurde eine Uebersicht sämmtlicher im Verkehr mit Oldenburgischen Stationen bestehenden Ausnahmetarife beigegeben.

Ueber die Frage der Seehafen-Ausnahmetarife, namentlich über die Höhe der Tarife hat sich später ein kleiner Preßkampf entsponnen, auf welchen wir hier nicht näher eingehen können, zumal die ganze Frage immerhin eine schwebende bleiben dürfte.

Wir schließen dieses Capitel, dessen Studium auf manchen Leser ermüdend einwirken dürfte, mit der erfrischenden Mittheilung, daß in der 24. Sitzung in Leer auch der Tarifirung des Herings gedacht wurde.

3. Der Fahrplan.

a) Allgemeines.

Wenn man die Verhandlungen der freien Vereinigung verfolgt, so findet sich, daß, so oft der Fahrplan auf der Tagesordnung erschien, immer eine größere Anzahl von Wünschen und Anträgen auf Verlegung und Vermehrung der Züge entgegenzunehmen war, welche zu nicht geringem Theile im zustimmenden Sinne ihre Erledigung gefunden haben. Es ergiebt sich daraus die stillschweigende Anerkennung der Eisenbahn-Verwaltung, daß der Fahrplan niemals mustergültig, sondern allezeit verbesserungsfähig gewesen ist. Wohl-

denkende Fahrgäste finden die Erklärung dieser Verbesserungsfähigkeit in der Unvollkommenheit überhaupt, welche jedem Thun und Können der Menschen anhaftet; minder vergnügsame Passagiere erblicken darin dagegen nur eine Bestätigung der Zutreffenheit ihrer oft- und wohlerwogenen Ansicht: Sowas kann auch nur in Oldenburg passiren. — Welche Partei im Rechte ist, soll nicht untersucht werden. Jedenfalls aber hat die Partei der Unzufriedenen, sei es nun zum eigenen Ruhme der davon Betroffenen, oder dem der Eisenbahn-Verwaltung, im Laufe der Zeit an Stärke nicht unerheblich eingebüßt, und diesen Umstand verdankt man dem Cartell, welches die Verkehrsinteressenten mit der Eisenbahn-Verwaltung eingegangen sind und welches jetzt bereits bis in die 25. Legislaturperiode sich bewährt hat.

Wie unsere Selbsterkenntniß uns voraussehen läßt, wird auch diese Arbeit den Charakter des Unvollkommenen und Unvollständigen tragen. Die Interessenten der Nordenhamer Strecke werden darin eine eingehende Erörterung des gründlichen Fiasco vermissen, welches der Referent auf der 14. Versammlung mit seinem s. g. verbesserten Fahrplan erlebte. Die Herren Vertreter von Lohne werden vergeblich die Stelle suchen, in welcher nach den Verhandlungen der freien Vereinigung des Eingehenderen nachgewiesen werden müßte, daß ein Fahrplan, welcher noch gar nicht existirt, thatsächlich auch nichts werth ist. Der Leser wird aber einerseits solche Vollständigkeit nicht erwarten, wie er andererseits auch gern auf die besondere Besprechung aller der Seitens der Eisenbahn-Verwaltung getroffenen Einrichtungen, welche der Gunst des Publikums sich erfreuen, als der Groninger Börsenzüge, der Bremer Concert- und Theaterzüge, des Spätzuges nach Cloppenburg, der Vergnügungszüge nach Maiburg und mehrerer anderer Züge ohne Platzmangel verzichten wird. Es ist auch nicht gut, daß man sich Einrichtungen dieser Art allzu genau ansieht, oder gar ihrer Existenzberechtigung nachforscht, wenigstens hat es der Betriebsmann zu unterlassen, wenn er nicht Gefahr laufen will, daß, wie es das tragische Ende des Osnabrücker Frühzuges lehrt, der Zug unter seinen Händen sich zu verflüchtigen anfangen und schließlich auch wohl ganz verschwinden kann.

Der vorliegende Stoff muß also aus diesen und anderen Gründen gesichtet werden, denselben in einem kurzen Rückblick in

allen Einzelheiten zu behandeln, ist unmöglich. Wir glauben daher in Folgendem auf einen allgemeinen Ueberblick derjenigen Vorgänge im Großen und Ganzen uns beschränken zu können, in Berücksichtigung welcher der Fahrplan nach und nach in die heutige Gestalt übergeführt worden ist; aber auch für die solcherweise abgegrenzte kleinere Arbeit möchten wir die Nachsicht des Lesers nicht entbehren.

b) Der Fahrplan der constituirenden Versammlung.

Am 15. März 1877 trafen sie in Oldenburg ein, die Herren Verkehrsinteressenten von Jever und Wilhelmshaven, von Osnabrück und Quakenbrück, von Bremen, Brake, Weener und Leer. Der Herr Vertreter aus Weener langte verspätet an, denn die Ems hatte ihre Deiche und den Eisenbahndamm durchbrochen, war in das Rheiderland eingedrungen und hatte die Hoffnungen, welche man dort für die neue Route Berlin-Amsterdam über Weener gehegt hatte, einstweilen wieder zu Wasser gemacht. Anstatt zwischen Berlin und Amsterdam pendelte man zwischen Weener und Neuschanz hin und her. Das Mitglied aus Weener entschuldigte sein Ausbleiben der Versammlung gegenüber mit den außergewöhnlichen Verhältnissen, unter welchen die Reise nach Oldenburg habe angetreten werden müssen, unter der Hand aber erfuhr man, daß der Fahrplan nichts tauge. Auch wenn die Ems geblieben wäre, wo sie hingehörte, habe man von Weener doch nicht vor 11.15 in Oldenburg eintreffen können und das war richtig.

Die Herren Vertreter von Osnabrück beglückwünschten einander, daß sie Oldenburg wenigstens Vormittags gegen 10 Uhr erreichen könnten, sofern sie einmal in die Lage kommen sollten, eine ca. vierstündige Eisenbahnfahrt des Morgens mit gemischtem Zuge einem Nachtquartier bei Kruse in Oldenburg vorziehen zu müssen. Und auch sonst hatte der Fahrplan der Osnabrücker Strecke nicht zu verkennende Vorzüge, denn in Osnabrück langte alle 3 bis 10 Stunden ein Zug an und fuhr ein solcher auch alle 4 bis 9 Stunden wieder ab. Die Herren von Brake verschwiegen die Annehmlichkeit, welche die in Hude dermaliger Zeit statthabende Kreuzung der beiden Abendzüge auf der Strecke Oldenburg-Bremen insofern gewährte, als es unter Benutzung

dieser Züge für eine Reise von Brake nach Bremen und umgekehrt einen nennenswerthen Aufenthalt in Hude nicht gab, hielten dagegen die durch die Kreuzung der Morgen- und Mittagszüge in Oldenburg bedingte Uebergangszeit von ca. 1 Stunde dieser Züge in Hude für unerträglich. Aber solche Wünsche wurden nur gelegentlich laut und im Uebrigen war man zufrieden. Warum auch nicht? Verkehrten doch auf der Strecke Bremen-Wilhelmshaven-Leer in beiden Richtungen täglich vier durchgehende Züge, welche in Oldenburg Anschlüsse von und nach Stationen derselben Strecken erreichten, deren drei bis Neuschanz durchgeführt wurden, bezw. dort ihren Ausgang nahmen und von welchen die gleiche Anzahl Züge in Sande und Hude Anschlüsse von und nach den Stationen Jever und Nordenham gewährte.

Daneben war die Strecke Leer-Neuschanz mit einem Localzug und die Strecke Oldenburg-Quakenbrück mit drei Zügen in jeder Richtung bedacht worden, von welchen zwar der Zug 11.30 Vormittags ab Oldenburg nur bis Quakenbrück befördert wurde, bis dorthin aber 3 Stunden unterwegs und zur Unterscheidung von den „Güterzügen mit Personen“ ein „Gemischter“ oder „Personenzug mit Gütern“ genannt worden war.

An solchen Zügen mangelte es im Fahrplan nicht. Auch der Gegenzug, welcher von Quakenbrück gegen 10 Uhr in Oldenburg eintraf, die beiden Localzüge zwischen Leer und Neuschanz, sowie die Fortsetzung des Morgenzuges ab Oldenburg auf derselben Strecke, desgleichen der erste Zug nach und der letzte Zug von Jever, sowie die Fortsetzung des Morgenzuges von Brake nach Nordenham und der Mittagszug von Nordenham bis Hude waren „Gemischte Züge“, während die beiden Züge auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven 11 Uhr Vorm. in Oldenburg und 6.30 Nachm. von Oldenburg als „Güterzüge mit Personen“ aufgeführt waren. Personen gab es aber einstweilen kaum in diesen Zügen und das sollte dem Publikum nicht ungestraft hingehen.

c) Der Fahrplan wegen eingetretener Mindereinnahmen.

Der Fahrplan stand in der constituirenden Versammlung nicht auf der Tagesordnung, aber man irrte nicht, wenn man annahm, daß in der nächsten Versammlung sich doch wohl so

etwas wie eine Fahrplandebatte ereignen könne. Stoff dafür gab es genug. Unterm 15. Mai 1877 war der Localzug Morgens von Leer nach Neuschanz im Interesse einer besseren Verbindung zwischen Emden und Amsterdam auf die Mittagszeit verlegt worden und zwar entgegen den Absichten des Herrn Vertreters von Leer, welcher, als die gehoffte Völkerwanderung von Berlin nach Amsterdam über Leer und Weener immer noch nicht in Fluß gekommen war, seine Wünsche auf verbesserte Zugverbindungen zwischen Emden und Groningen herabgestimmt hatte. Für diesen Verkehr war der Zug in veränderter Lage allerdings von nur geringem Werthe. Die Strecke Oldenburg-Quakenbrück, welche sich der Unzahl von drei Zügen nicht werth erwiesen hatte, war unter Aufhebung der gemischten auf zwei Personenzüge gesetzt worden und für das Publikum unbegreiflich, der einstündige Aufenthalt für die Passagiere von Brake nach Bremen und umgekehrt in Hude war bei den Morgenzügen auf 1 Stunde und 20 Minuten gestiegen, durch das Vergrößerungsglas der Herren Vertreter von Brake angesehen, betrug derselbe 2 Stunden. Unter solchen Umständen hatte die Eisenbahn-Verwaltung einen schweren Stand, jedoch gelang es derselben nachzuweisen, daß der Fahrplan den Bedürfnissen des Localverkehrs in ausreichender Weise Rechnung trage und daß der Durchgangsverkehr, welcher auf nur 15% des Gesammtpersonenverkehrs sich belaufe, größere Ansprüche zu erheben kaum berechtigt erscheine. Aber ganz resultatlos sollte die Debatte nicht verlaufen, das lag weder in der Absicht der Eisenbahn-Verwaltung, noch waren die Herren Verkehrsinteressenten dieserhalb nach Oldenburg gekommen, und das Ergebniß war die Verlegung des Spätzuges von Osnabrück zum Anschluß an den Abendzug von Münster, sowie die Zulassung der regelmäßigen Güterzüge zwischen Oldenburg und Osnabrück zur Personenbeförderung auf der Strecke Huntlosen-Osnabrück und umgekehrt; denn die Aufstellung und Anbringung dieser Züge an dem Perron des noch provisorischen Bahnhofes in Oldenburg war unmöglich und konnte daher die Residenz dieser neuen Verbindung nicht theilhaftig werden.

Doch man sehe sich den Fahrplan (die Sommerfahrpläne sind dieser Festschrift in graphischer Darstellung angefügt worden) nur mit unbefangenen Augen an und man wird zugeben müssen,

daß weder mit der Anzahl der Züge gegeizt worden war, noch daß dieselben ungünstig über den Tag vertheilt gewesen wären. Die theilweise über das Maß des wirklichen Bedürfnisses hinausgehende Leistung wurde daher mit der Zeit auch anerkannt und erfolgte zunächst nur geringer Widerspruch, als die Eisenbahn-Verwaltung in der 5. Versammlung im Jahre 1879 mit der Absicht hervortrat, angesichts der gegen das Jahr 1877 sich ergebenden Mindereinnahme des Jahres 1878 im Betrage von 200 000 *M.* zu ihrem Bedauern auf eine Vereinfachung des Betriebes und eine Verminderung der Anzahl der Züge Bedacht nehmen zu müssen. Was das bedeutete, konnte nicht zweifelhaft erscheinen: War der große Vorzug des Betriebes der Oldenburgischen Bahnen überhaupt seine Einfachheit gewesen, so konnte eine weitere Vereinfachung desselben nur auf die Einführung des Secundärbetriebes auf Strecken, welche es verdienten, hinausgehen. Sollten Ersparungen durch Verminderung der Anzahl der Züge erzielt werden, so gab es keinen anderen Weg, als: entweder vorhandene Personenzüge ganz ausfallen zu lassen, oder dieselben behufs Ersparung besonderer Güterzüge in gemischte Züge umzuwandeln, oder regelmäßige gemischte Züge aufzuheben und dafür nach Bedarf zu befördernde Güterzüge an die Stelle zu setzen, und von allen diesen Mitteln sollte ausgedehnter Gebrauch gemacht werden.

Zwar sollte die Betriebseröffnung der Strecke Quakenbrück-Rheine der Linie Oldenburg-Osnabrück im Jahre 1879 noch zu einem verbesserten Fahrplane verhelfen, in welchem die Anzahl der Zuggelegenheiten auf der Strecke Oldenburg-Quakenbrück drei und auf der übrigen Theilstrecke vier in jeder Richtung betrug und weitere Anschlüsse in Oldenburg an die daselbst von den übrigen Strecken einlaufenden Morgen-, Mittag- und Abendzüge gewonnen wurden. Eine geringe Verkehrssteigerung auf der Strecke Leer-Neuschanz ließ auch eine Verminderung der Anzahl der Züge auf dieser Strecke im dermaligen Augenblicke nicht gerade thunlich erscheinen und ebenso sollte der Strecke Sande-Jever die Annehmlichkeit, welcher der Fahrplan seit dem 15. Mai 1878 mit vier gemischten Zügen in jeder Richtung gewährte, verbleiben, im Uebrigen aber unnachsichtlich eingeschritten werden. So verschwanden in der Nacht vom 14. auf den 15. Mai 1879 die gemischten Züge auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven. Hatte

mangelnden Verkehres wegen die Mehrzahl der Personenzüge der Strecke Hude-Nordenham bereits früher in gemischte Züge umgewandelt werden müssen, so sah man von vorgenanntem Zeitpunkte an auf dieser Strecke überhaupt nur noch gemischte, und zwischen Brake und Nordenham sogar nur noch Secundärbahnzüge verkehren. Selbst die Bremer Strecke blieb nicht unverschont und mußte ihre Sonntagszüge abgeben.

Im Kampfe um das Dasein lag der Groninger Börsenzug bald oben, bald unten auf dem graphischen Fahrplan und sein Landsmann, der vierte Zug zwischen Olenburg und Leer? Er war dem Fahrplan vom 15. October 1879 zum Opfer gefallen, hatte sich während der nächsten Sommerperiode zwar wieder behauptet, wurde aber mit dem 15. October 1880 für die folgenden Winterfahrplanperioden erfolgreich beseitigt. Die 8. Versammlung nahm von dem bevorstehenden Ende desselben Kenntniß, aber Niemand nahm sich seiner an und noch die 9. Versammlung zeigte sich gegen Fahrplan-Erörterungen so abgestumpft, daß auf eine Fahrplandebatte überhaupt verzichtet wurde.

d) Der Fahrplan wegen ausgebliebener Mehreinnahmen.

Leider sollte diese Ruhe nur von geringer Dauer sein, indem die ungünstigen Betriebsergebnisse fortgesetzt neue Einschränkungen erforderten. Demgemäß hörte vom 15. Mai 1881 an der vierte Zug zwischen Sande und Jever an Wochentagen auf zu erscheinen, der vierte Zug zwischen Quakenbrück und Osnabrück wurde im Sommerfahrplan 1882 gar nicht, vom 15. October desselben Jahres an dagegen nur an zwei Markttagen der Woche aufgelegt. Die am 15. Juni 1883 erfolgte Eröffnung der Ostfriesischen Küstenbahn sollte auf die Gestaltung des Fahrplanes der Strecke Sande-Jever auch nicht gerade von günstigem Einfluß werden, hatte vielmehr der Eisenbahn-Verwaltung den willkommenen Anlaß gegeben, die Einführung des Secundärbetriebes auch auf dieser Strecke in Aussicht zu nehmen und nicht unerwähnt mag es bleiben, daß in der alle Welt ergriffenen Spartendenz die internationale Sommerfahrplan-Conferenz auch noch später im Jahre 1882 sich veranlaßt sah, zu beschließen, künftig solle es anstatt am 15. Mai erst am 1. Juni Sommer werden.

Als daher die Verkehrsinteressenten in Oldenburg zur 13.

Versammlung sich wieder vereinigten, da gab es Klagen von allen Seiten. Daß die Verminderung der Anzahl der Züge auf der Strecke Quakenbrück-Osnabrück eine bessere Ausbildung des Fahrplanes der Strecke Oldenburg-Quakenbrück ermöglicht und die Einführung günstigerer Anschlüsse derselben an die Züge der übrigen Strecken in Oldenburg zur Folge gehabt hatte, wurde übersehen. In dem vorgelegten Fahrplan vermißte man einen Frühzug von Osnabrück, es müsse nicht der Abend-, sondern der Mittagzug von Oldenburg nach Osnabrück durchgeführt werden, der Morgenzug von Wilhelmshaven lange zu früh in Jever, der Gegenzug zu spät in Wilhelmshaven an, die Züge auf der Nordenhamer Linie würden zu langsam befördert und die Aufenthalte in Hude müßten abgekürzt werden, Alles in Allem: mit dem einen Zuge kam man zu spät zu Markt und Schule, mit einem anderen zu früh zum Termine der Behörden, mit anderen Zügen wieder zu spät nach Hause und mit einigen Zügen konnte man überhaupt nicht fahren. Mit der Berichtigung, daß man letzteres wohl konnte, aber es leider nicht that, war ja das Alles ganz richtig, aber wie eine spätere Versammlung ohne Widerspruch ausdrücklich constatirte, gab es unter obwaltenden schwierigen Verhältnissen einen besseren Fahrplan nicht, es konnte daher den Herren Verkehrsinteressenten auch nur anheim gegeben werden, recht oft damit zu fahren, da das einzige Mittel zur Befriedigung ihrer Wünsche vermehrte Betriebseinnahmen seien.

e) Der neue Fahrplan.

Wenn Verkehrsinteressenten und Eisenbahner in ihren Wünschen und Hoffnungen jemals einerlei Sinnes gewesen sind, so war es damals der Fall, indem Aller Hoffnungen sich in dem Wunsche vereinigten, der sonst manchmal so hart empfundene Wechsel alles Irdischen möge sich zu Nutz und Frommen der bedrängten Welt endlich auch an den Mindereinnahmen und dem vielgeschmähten Fahrplan der Oldenburgischen Eisenbahnen erfüllen.

Die erhofften Mehreinnahmen erfüllten sich im Jahre 1883.

Bereits im Winterfahrplane desselben Jahres finden wir den vierten Zug zwischen Oldenburg und Leer als alten Bekannten wieder, auch die Jever'sche Strecke hat ihren vierten Zug, wenn

auch in veränderter Lage, zurückerhalten und weniger zwar, weil die Steigerung des Verkehrs es bedingt, sondern weil eine Verlegung der Züge auf der Linie Emden-Rheine eine Beschleunigung und damit den Ausschluß der Güter aus dem Mittagzuge von Neuschanz und die Einlage eines besonderen Güterzuges erfordert, wird die Strecke Leer-Neuschanz mit fünf Zügen in jeder Richtung befahren. Jetzt folgt die Vermehrung der Züge in rascher Reihenfolge und in den folgenden Fahrplanperioden giebt es Veränderungen an allen Enden. Sogar die Astronomen greifen ein, um die Welt einmal ausnahmsweise frühzeitiger in den Besitz eines günstigeren Sommerfahrplanes zu setzen, sie verkündigen, daß es im Jahre 1884 am 1. Juni heißt: „Pfingsten war, das Fest der Freude, das da feiern Feld und Hain" und daß die Mächte der Natur daher an diesem Tage zu gewaltig sind, um sich in die Herrschaft mit dem fahrplanmäßigen Sommeranfang zu theilen; der Regierungsantritt des Fahrplansommers, vulgo Sommerfahrplan, muß daher auf den 20. Mai vordadirt werden. Dafür setzen nun zwar die weltlichen Mächte fest, daß es vom Jahre 1885 an, anstatt am 15. October bereits am 1. desselben Monats Winter werden solle; aber in Oldenburg wird dieser Neuordnung ihre Härte durch vermehrte Vergnügungs-, Theater- und Circuszüge benommen.

Die Bremer Strecke erhält nicht allein ihre Sonntagszüge zurück, sondern wir begegnen darauf zum ersten Male zwei neuen Zügen, den sogen. Omnibuszügen. Ueberall wieder Leben und Bewegung, selbst „die Lehrer können" nicht mehr „sitzen bleiben", und werden in Oldenburg zum Umsteigen aufgefordert, denn nach Anlage eines zweiten Gleises über den Pferdemarktplatz daselbst erscheint es nothwendig, daß die Hauptzüge nicht mehr zwischen Bremen und Leer, sondern zwischen Bremen und Wilhelmshaven durchgeführt werden. Die Anzahl der Züge auf der Jever'schen Strecke steigt auf die nicht dagewesene Zahl sechs, auf der Linie Oldenburg-Osnabrück verkehren vier Züge in jeder Richtung. Der Secundärbetrieb weicht überall dem Vollbetrieb. An Stelle eines früher einmal bestandenen durchgehenden Wagens Bremen-Oldenburg-Bippen-Cöln werden in besonderen Badezügen während der Sommermonate durchgehende Wagen Berlin-, Leipzig- und Frankfurt-Oldenburg-Leer-Nordengeführt. Man erfreut sich der

Annehmlichkeit, auf einer Reise von Oldenburg nach Genua unterwegs nur einmal den Wagen wechseln zu brauchen und im Jahre 1888 herrscht, abgesehen von kleineren noch unerfüllt gebliebenen Wünschen, bezüglich des Fahrplanes wieder überall Zufriedenheit, mit der einzigen Ausnahme von — Lohne und Brake.

Wir bitten um Verzeihung, indessen ohne Beispiele läßt sich die Verbesserungsfähigkeit auch des heute bestehenden Fahrplanes nicht nachweisen und wenn wir gerade diese Beispiele wählen, so ersuchen wir darin die Bestätigung zu erblicken, daß wir angesichts der zu ungeahnter Höhe gestiegenen Verkehrseinnahmen auch der eisenbahnseitig in der 23. Versammlung der freien Vereinigung gegebenen bezüglichen Versprechungen uns erinnern.

Aber mit Blicken in die Zukunft haben wir uns nicht zu befassen, und eine eingehende Erörterung des bestehenden Fahrplanes wird man uns umsomehr erlassen, als nicht allein das Verkehrsleben dem Publikum das Selbststudium der Fahrpläne täglich zur Pflicht macht, für welches Studium ein Leitfaden entbehrt werden kann, sondern im Besondern auch die Herren Verkehrsinteressenten anläßlich ihrer Reise zur 25. Vereinigung selbst Gelegenheit haben werden, die Vor- und Nachtheile des Fahrplanes abermals zu erproben. Wir können daher unser Capitel nur in der Hoffnung schließen, daß bei solcher Prüfung die Vorzüge die Mängel überwiegen werden.

4. Omnibuszüge.

In den ersten dreißig Jahren unseres Eisenbahnzeitalters machte man weder beim Bau noch beim Betriebe der verschiedenen Bahnen einen wesentlichen Unterschied. Man kannte, baute und betrieb nur solche öffentliche Bahnen, welche man jetzt als Hauptbahnen bezeichnen würde. Für alle galten so ziemlich dieselben Regeln und Grundsätze. Erst als man die meisten der Linien, welche einem bedeutenderen Verkehre zu dienen bestimmt waren, vollendet hatte, fing man an, auch die kleineren Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen und im Bau und im Betriebe sich denselben anzupassen. Es entstanden neben den Hauptbahnen die sogenannten secundären Eisenbahnen und im Betriebe der Haupt-

bahnen neben den regelrechten Personenzügen die secundären oder sogenannten Omnibuszüge.

Auf den Oldenburgischen Bahnen war man von jeher in der Kunst des Anpassens geübt, und so konnte es nicht fehlen, daß hier alsbald auch das Princip der Omnibuszüge als practisch erkannt und gewürdigt wurde.

In der 14. Versammlung der freien Vereinigung (Rastede 1883) stand dieser Gegenstand auf der Tagesordnung, und es hielt Herr Baurath Wolff hierüber den im Wesentlichen hier folgenden Vortrag:

Die sogenannten Omnibuszüge sind ein Product der neuesten Zeit und aus dem Bestreben hervorgegangen, den Bedürfnissen des Publikums nach vermehrter und passender Fahrgelegenheit auf bestehenden Hauptbahnen zu genügen, ohne zugleich unverhältnißmäßig höhere Ausgaben, also eine Verschlechterung der Rente des Bahnunternehmens hervorzurufen.

Es kommt bei den Omnibuszügen darauf an, einem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse zu dienen, welches nicht bereits durch die Hauptzüge befriedigt wird, sei es, weil deren nur wenige fahren und zwischen ihnen zu große Zeitabschnitte liegen, sei es, weil bei Lage der Hauptzüge wichtigere Anschlüsse berücksichtigt werden mußten und den Interessen des Localverkehrs nicht in gleichem Maße Rechnung getragen werden konnte, sei es, daß es um die Gewinnung von weniger wichtigen Anschlüssen sich handelt.

Es setzt dies Alles voraus, daß das vorhandene und noch unbefriedigt gebliebene Verkehrsbedürfniß nicht groß genug ist, um die Kosten der Einlegung weiterer Hauptzüge zu decken und es ist nun die Aufgabe der Omnibuszüge, auch diesen schwachen Verkehr, zwischen den Hauptzügen, auf eine so billige Weise zu vermitteln, daß die Kosten zu den zu erwartenden geringen Einnahmen in einem angemessenen Verhältnisse bleiben.

Hieraus ergiebt sich für das Eigenthümliche der Omnibuszüge noch Folgendes:

Die Omnibuszüge haben nur dem Personenverkehr zu dienen; eigentlicher Güterverkehr ist ganz von ihnen auszuschließen. Es wird sich im Gegentheil nicht selten als nützlich erweisen, dort, wo bisher für den Localverkehr gemischte Züge oder Güterzüge mit Personen gingen, statt dessen lieber reine Güterzüge zu fahren

und die Personen mit Omnibuszügen zu befördern. Die gemischten Züge haben nicht nur für das Publikum, sondern auch für die Verwaltung große Unbequemlichkeiten und Uebelstände. Die langsame Fahrt und die langen Aufenthalte auf den Stationen sind für das Publikum zeitraubend und lästig. Die mitzuführenden Personenwagen erschweren andererseits die Rangir- und Ladearbeiten auf den Stationen sehr und durch die größere Geschwindigkeit gegenüber den reinen Güterzügen wird die Güterbeförderung in solchen Zügen unverhältnißmäßig vertheuert. Nach einem alten Grundsatze bieten ja langsame Güterzüge und leichte Personenzüge die größten Vortheile.

Das Princip der Omnibuszüge ist nicht mit dem des Secundärbahnbetriebes zu verwechseln. Auf den Secundärbahnen findet nur ein secundärer Betrieb statt, weil der leichte Bau, die fehlende Bahnbewachung u. s. w., auch bei normalspurigen Secundärbahnen, die Beförderung von Zügen gewöhnlicher Art unmöglich macht. Bei dem Omnibusbetriebe handelt es sich dagegen nur um einzelne zwischen den Hauptzügen einer Vollbahn verkehrende billige Züge secundären Characters.

Die wesentlichste Eigenschaft der Omnibuszüge und überhaupt die Grundlage ihrer Existenz ist also ihre Billigkeit, der thunlichst verminderte Kostenaufwand. Darauf, in dieser Beziehung das Mögliche zu erreichen, soweit berechtigte Ansprüche des Publikums und nothwendige Rücksichten auf Sicherheit es irgend gestatten, ist seit einigen Jahren das lebhafte Bestreben verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet gewesen.

Die Mittel, welche zur Herabminderung der Kosten sich darbieten, sind großentheils dieselben, welche auch im Betriebe secundärer Eisenbahnen zur Anwendung kommen, nämlich folgende:

Zunächst die geringere Zuggeschwindigkeit. — Da die Reibungs-Widerstände eines Eisenbahnzuges und mit ihnen die Reparaturkosten und der Brennmaterialverbrauch annähernd mit dem Quadrate der Zuggeschwindigkeit wachsen, so ist einleuchtend, daß schon allein durch die Verminderung der Geschwindigkeit erheblich an Kosten gespart werden kann. — Eine mäßig verlangsamte Fahrt wird hier im Allgemeinen auch um so weniger Bedenken haben, als es doch nur um Localverkehr auf in der Regel nur kürzeren Strecken sich handelt.

Giebt man den Omnibuszügen die Geschwindigkeit der gemischten Züge, also von etwa 30—35 Kilometer pro Stunde, so wird immerhin schon durch den Wegfall der langen Aufenthalte erheblich an Zeit gewonnen werden.

Allerdings sind auch Umstände möglich, welche es wünschenswerth und zweckmäßig machen können, mit den Omnibuszügen schneller zu fahren, z. B. wenn die Strecken länger sind oder wenn es darauf ankommt, in der Nähe großer Städte zwischen den Haupt- oder Fernzügen eine sehr häufige Fahrgelegenheit zu schaffen. Da ja die Bahn selbst als Vollbahn starken Oberbau, normale Bahnbewachung und Signalvorrichtungen besitzt, so steht in dieser Beziehung der Anwendung auch der größeren Geschwindigkeiten nichts entgegen.

Das zweite Mittel zur Verminderung der Kosten besteht in der Verminderung des todten Gewichtes, zu welchem der Zugwiderstand, der Brennmaterialverbrauch und die Reparaturkosten annähernd im Verhältniß stehen. Die geringere Geschwindigkeit ermöglicht an sich schon die Anwendung leichteren Betriebsmaterials bei gleicher Sicherheit und der geringere Zugwiderstand gestattet wechselwirkend wieder eine Verminderung des Adhäsions- und Locomotivgewichtes.

Von erheblicher Bedeutung für die Gewichtsverminderung ist der Wegfall eines besonderen Gepäckwagens als Schutzwagen, indem es für Omnibuszüge genügt und gesetzlich zuläßig ist, daß an Stelle des Schutzwagens im vordersten Personenwagen zunächst der Locomotive nur ein als Gepäckraum zu benutzendes Schutz-Coupee angeordnet wird.

Die Zahl der Personenwagen ist natürlich ebenfalls möglichst einzuschränken. Es würden davon in der Regel nicht mehr als zwei erforderlich sein, wenn man auf die Mitführung verschiedener Wagenclassen verzichten und sich mit der 3. Classe begnügen will. Durch diesen Wegfall der Classenunterschiede wird der Name Omnibuszug zugleich erklärt und gerechtfertigt.

Um das auf eine Person entfallende Wagengewicht oder die Tara möglichst zu vermindern, hat man verschiedentlich zweistöckige Personenwagen in Anwendung gebracht, bei denen die oberen Plätze durch schmale Treppen zugänglich sind.

Das dritte Mittel zur Ersparung von Kosten besteht in

der möglichst billigen Einrichtung des Betriebsmaterials. Zum Theil ist die Leichtigkeit schon mit der Billigkeit gleichbedeutend. Im Uebrigen wird durch die Vermeidung von allem Luxus und von allen für eine kurze Fahrt entbehrlichen Bequemlichkeiten zu sparen sein.

Das vierte und eines der wirksamsten Mittel endlich ist die thunlichste Verminderung des Fahrpersonals. Für die Functionen des Zugführers oder Packmeisters, der Schaffner und der Bremser wird man mit einem Beamten auskommen und es würde unter Umständen selbst dieser erspart werden können, wenn jene Functionen nebenbei noch dem Heizer übertragen würden.

Bei den Omnibuszügen, welche in den letzten Jahren zur Einführung gekommen sind, hat man in constructiver Beziehung zwei verschiedene Systeme angewendet.

Das eine besteht darin, daß man eine thunlichst leichte Tenderlocomotive verwendet und an diese einen oder mehrere leichte Personenwagen, etwa einen solchen mit Etagenaufbau, anhängt.

Das zweite System ist das des sogenannten Dampfwagens. Hier ist ein langer Wagen mit der Locomotive zu einem Fuhrwerke vereinigt, entweder fest und unabänderlich, oder derart, daß die Locomotive, deren Räder zugleich die Vorderräder des Wagens bilden, abgelöst und für sich transportirt werden kann, in welchem Falle dann der Wagen allein ohne Weiteres nicht transportabel ist.

Es würde zu weit führen, auf weitere Einzelheiten derartiger Dampfwagen von Rowan, Weißenborn, Thomas u. s. w. hier einzugehen.

Der lange Dampfwagen hat vor dem Omnibus-Zuge mit getrennter kleiner Locomotive den Vortheil, daß er sehr ruhig läuft und deshalb ohne Weiteres mit verhältnißmäßig großen Geschwindigkeiten fahren kann. Auch die gedrungene einheitliche Form hat etwas für sich. Dagegen hat die Trennung von Maschine und Wagen den Vortheil, daß man beide für sich benutzen und beliebig auswechseln kann, daß die Reinigung und Reparatur erleichtert ist, daß man weniger Reserven bedarf und auf den Endstationen nicht auf besonders großen Drehscheiben zu drehen braucht.

mangelnden Verkehres wegen die Mehrzahl der Personenzüge der Strecke Hude-Nordenham bereits früher in gemischte Züge umgewandelt werden müssen, so sah man von vorgenanntem Zeitpunkte an auf dieser Strecke überhaupt nur noch gemischte, und zwischen Brake und Nordenham sogar nur noch Secundärbahnzüge verkehren. Selbst die Bremer Strecke blieb nicht unverschont und mußte ihre Sonntagszüge abgeben.

Im Kampfe um das Dasein lag der Groninger Börsenzug bald oben, bald unten auf dem graphischen Fahrplan und sein Landsmann, der vierte Zug zwischen Olenburg und Leer? Er war dem Fahrplan vom 15. October 1879 zum Opfer gefallen, hatte sich während der nächsten Sommerperiode zwar wieder behauptet, wurde aber mit dem 15. October 1880 für die folgenden Winterfahrplanperioden erfolgreich beseitigt. Die 8. Versammlung nahm von dem bevorstehenden Ende desselben Kenntniß, aber Niemand nahm sich seiner an und noch die 9. Versammlung zeigte sich gegen Fahrplan-Erörterungen so abgestumpft, daß auf eine Fahrplandebatte überhaupt verzichtet wurde.

d) Der Fahrplan wegen ausgebliebener Mehreinnahmen.

Leider sollte diese Ruhe nur von geringer Dauer sein, indem die ungünstigen Betriebsergebnisse fortgesetzt neue Einschränkungen erforderten. Demgemäß hörte vom 15. Mai 1881 an der vierte Zug zwischen Sande und Jever an Wochentagen auf zu erscheinen, der vierte Zug zwischen Quakenbrück und Osnabrück wurde im Sommerfahrplan 1882 gar nicht, vom 15. October desselben Jahres an dagegen nur an zwei Markttagen der Woche aufgelegt. Die am 15. Juni 1883 erfolgte Eröffnung der Ostfriesischen Küstenbahn sollte auf die Gestaltung des Fahrplanes der Strecke Sande-Jever auch nicht gerade von günstigem Einfluß werden, hatte vielmehr der Eisenbahn-Verwaltung den willkommenen Anlaß gegeben, die Einführung des Secundärbetriebes auch auf dieser Strecke in Aussicht zu nehmen und nicht unerwähnt mag es bleiben, daß in der alle Welt ergriffenen Spartendenz die internationale Sommerfahrplan-Conferenz auch noch später im Jahre 1882 sich veranlaßt sah, zu beschließen, künftig solle es anstatt am 15. Mai erst am 1. Juni Sommer werden.

Als daher die Verkehrsinteressenten in Oldenburg zur 13.

Versammlung sich wieder vereinigten, da gab es Klagen von allen Seiten. Daß die Verminderung der Anzahl der Züge auf der Strecke Quakenbrück-Osnabrück eine bessere Ausbildung des Fahrplanes der Strecke Oldenburg-Quakenbrück ermöglicht und die Einführung günstigerer Anschlüsse derselben an die Züge der übrigen Strecken in Oldenburg zur Folge gehabt hatte, wurde übersehen. In dem vorgelegten Fahrplan vermißte man einen Frühzug von Osnabrück, es müsse nicht der Abend-, sondern der Mittagzug von Oldenburg nach Osnabrück durchgeführt werden, der Morgenzug von Wilhelmshaven lange zu früh in Jever, der Gegenzug zu spät in Wilhelmshaven an, die Züge auf der Nordenhamer Linie würden zu langsam befördert und die Aufenthalte in Hude müßten abgekürzt werden, Alles in Allem: mit dem einen Zuge kam man zu spät zu Markt und Schule, mit einem anderen zu früh zum Termine der Behörden, mit anderen Zügen wieder zu spät nach Hause und mit einigen Zügen konnte man überhaupt nicht fahren. Mit der Berichtigung, daß man letzteres wohl konnte, aber es leider nicht that, war ja das Alles ganz richtig, aber wie eine spätere Versammlung ohne Widerspruch ausdrücklich constatirte, gab es unter obwaltenden schwierigen Verhältnissen einen besseren Fahrplan nicht, es konnte daher den Herren Verkehrsinteressenten auch nur anheim gegeben werden, recht oft damit zu fahren, da das einzige Mittel zur Befriedigung ihrer Wünsche vermehrte Betriebseinnahmen seien.

e) Der neue Fahrplan.

Wenn Verkehrsinteressenten und Eisenbahner in ihren Wünschen und Hoffnungen jemals einerlei Sinnes gewesen sind, so war es damals der Fall, indem Aller Hoffnungen sich in dem Wunsche vereinigten, der sonst manchmal so hart empfundene Wechsel alles Irdischen möge sich zu Nutz und Frommen der bedrängten Welt endlich auch an den Mindereinnahmen und dem vielgeschmähten Fahrplan der Oldenburgischen Eisenbahnen erfüllen.

Die erhofften Mehreinnahmen erfüllten sich im Jahre 1883.

Bereits im Winterfahrplane desselben Jahres finden wir den vierten Zug zwischen Oldenburg und Leer als alten Bekannten wieder, auch die Jever'sche Strecke hat ihren vierten Zug, wenn

kilometer vor Omnibuszügen zurückgelegt haben, eine Leistung, welche erkennen läßt, wie sehr ihre Fähigkeit raschen Laufens sofort auch in der Praxis ausgenützt worden ist. In der That fahren unsere Omnibuszüge mit einer Grundgeschwindigkeit von 50—60 km in der Stunde bei einer Zugstärke von 8—10 Achsen. Geschwindigkeit und Zugstärke überschreiten also ganz erheblich diejenigen Grenzen, welche man den Omnibuszügen ursprünglich hatte geben wollen. Es liegt dies leider in der Macht der Verhältnisse, in der Schwierigkeit begründet, welche es macht, rein grundsätzlich und ohne materiellen Zwang gewisse Beschränkungen und Unterschiede dauernd festzuhalten, denen die Ansprüche des Publikums, und der eigene Hang, diesen thunlichst nachzugeben, widerstreben. Die im obigen Vortrage erwähnten Omnibus-Dampfwagen haben vor den Omnibus-Zügen immerhin den Vorzug, daß sie jene beschränkenden Grundsätze durch die materielle Schwierigkeit, ihnen untreu zu werden, unterstützen. Obgleich aber unsere Omnibuszüge hiernach ihren Character nicht vollständig bewahrt haben und in der That zum Theil die Stelle wirklicher Personenzüge vertreten, so leisten sie in Bezug auf Billigkeit des Betriebes doch noch Bedeutendes. Denn nach den bisherigen Ergebnissen sind die Zugförderungskosten bei ihnen auf etwa die Hälfte derjenigen der Vollzüge, die Zugbegleitungskosten noch erheblich weiter vermindert. Sie dürfen also auch in ihrer jetzigen Gestalt als ein werthvoller Fortschritt auf dem Wege vernünftigen Anpassens an die Verkehrsbedürfnisse betrachtet werden.

5. Torf und Kohlen als Heizmaterial der Locomotiven. Torfproduction. Torfstreu.

Von den Angelegenheiten des technischen Betriebes hat die Wahl des Heizmaterials der Locomotiven wiederholt einen Gegenstand von Vorträgen und Verhandlungen in der freien Vereinigung gebildet.

Während durch solche Wahl die außerhalb der Verwaltung stehenden Kreise sonst wenig berührt zu werden pflegen, nahm dieselbe hier ein weitergehendes, ja allgemeines Interesse in Anspruch, insofern es sich darum handelte, ob Torf, das Erzeugniß unserer heimischen Moore, also des eigenen Landes, oder die

von auswärts einzuführende Steinkohle als Heizmaterial der Locomotiven zu verwenden sei.

Diese Frage ist durch Vortrag und Discussion zum ersten Male in der 6. Versammlung (Osnabrück 1879) und weiter in der 9. und in der 19. Versammlung (Oldenburg 1881 und 1886) des Näheren erörtert, während angeregt durch dieselbe und in gewissem Zusammenhange damit stehend die Torfproduction überhaupt und insbesondere die Torfstreu in Bezug auf ihre Fabrikation und ihren öconomischen Werth mehrfach zu eingehenden Mittheilungen und Verhandlungen (letztere hauptsächlich in der 11. Versammlung in Oldenburg 1882) Stoff geliefert hat.

Aus den erwähnten Vorträgen, Mittheilungen und Verhandlungen ist im Wesentlichen Folgendes anzuführen:

In den ersten 8 Jahren des Betriebes wurden die Locomotiven auf den Oldenburgischen Bahnen fast ausschließlich mit Torf geheizt. Hierdurch war es derzeit möglich, die gesammten Ausgaben für Brennmaterial dem eigenen Lande zuzuwenden und zugleich — hauptsächlich in den ersten siebziger Jahren, als die Kohlenpreise zu enormer Höhe gestiegen waren — bedeutend an Betriebskosten zu sparen. Die Torfheizung im Locomotivbetriebe ist aber nur bis zu einer gewissen Grenze des letzteren practisch durchführbar, bei deren Ueberschreitung die Schwierigkeiten und Kosten der Beschaffung, des Transportes, der Lagerung und der Vertheilung des Torfes ganz unverhältnißmäßig anwachsen. Nach Eröffnung der Bahn von Oldenburg nach Osnabrück (November 1876) änderten sich auch im Uebrigen die Verhältnisse derart, daß es geboten erschien, die Torfheizung einzuschränken und, zunächst im Verhältniß der bedeutenden Erweiterungen des Bahnnetzes, die Kohlenheizung einzuführen.

Die Kohlenpreise waren auf ihr altes Niveau und darunter gesunken. Die nachstehende, bis einschließlich des Jahres 1888 fortgesetzte Uebersicht der durchschnittlichen Kohlenpreise von westfälischer Fett-Förderkohle macht das Steigen und Fallen der Preise näher ersichtlich:

Jahr	Preis 10 Tonnen ℳ	Jahr	Preis 10 Tonnen ℳ
1867	64	1878	54
1868	60	1879	50
1869	60	1880	62
1870	68	1881	54
1871	100	1882	57
1872	124	1883	58
1873	172	1884	55
1874	130	1885	55
1875	90	1886	56
1876	76	1887	57
1877	60	1888	59

Diese Preise sind im Wesentlichen diejenigen der Monate April bis Juni jeden Jahres, in denen von den Eisenbahn-Verwaltungen die jährlichen Lieferungsverträge abgeschlossen zu werden pflegen.

Zugleich mit dem starken Sinken des Preises hatte sich nun auch die Fracht der Kohlen von Westfalen her, zumeist durch Abkürzung des Weges, von 80 ₰ auf 38 ₰ für 100 kg ermäßigt. Nach den längeren im hiesigen Locomotivbetriebe gemachten Erfahrungen verhielt sich der Heizwerth des Torfes zu dem der Kohlen (für gleiches Gewicht) wie 1:2. Ein Centner Kohlen kostete nunmehr auf dem Tender 50 ₰, das gleichwerthige Quantum (zwei Centner) Torf dagegen an 90 ₰, ungerechnet die mehr als doppelt so großen Betriebsleistungen beim eigenen Transport des letzteren und die Kosten für Lagerung und Verzinsung großer Vorräthe.

Zur Zeit der 6. Versammlung der freien Vereinigung (1879) war deshalb der jährliche Torfverbrauch der Eisenbahn-Verwaltung auf 220 000 Ctr., d. i. auf etwa die Hälfte des derzeit im Ganzen erforderlichen Brennmaterials, beschränkt. Hiervon dienten zur eigentlichen Locomotivheizung 170 000 Ctr., ein Quantum, dessen Verwendung an Stelle von Kohlen einem jährlichen Verluste von etwa 40 000 ℳ entsprach. Von einer weiteren Verminderung des Torfverbrauchs war im Interesse unserer einheimischen Torfproducenten, besonders der Moorcolonisten im Emsgebiete, zunächst noch abgesehen worden.

Es wurde indessen schon damals in dem eisenbahnseitigen Vortrage bemerkt, daß eine weitere allmähliche Herabsetzung des Torfverbrauchs der Eisenbahn-Verwaltung in dem Maße, wie die Rücksichten auf die wirthschaftliche Lage der Moorcolonien es zulassen werde, zu erwarten sei. Ein Quantum von 50—60 000 Centner jährlich werde schließlich stets noch zum Anheizen, zu Werkstättenzwecken und zur Ofenheizung zu beschaffen bleiben.

Zugleich wurde auf Mittel und Wege hingewiesen, welche geeignet erschienen, eine gesunde selbständige Entwickelung der Moorcolonien zu fördern, um sie in den Stand zu setzen, jener staatlichen Unterstützung entrathen zu können.

Unter solchen Mitteln wurde in erster Linie der Bau von Canälen (hier besonders der Ausbau des Hunte-Ems-Canals mit Zweigcanälen), sodann die Anwendung verbesserter Methoden und Maschinen zur Torfgewinnung, und endlich die Herstellung werthvollerer Producte aus dem Torf als Rohmaterial hervorgehoben.

In letzter Hinsicht wurde besonders der Torfkohle gedacht, welche bei mindestens sechsfachem Werthe gegenüber dem Torf, und bei mannichfachen Verwendungszwecken wohl die Herstellung in größerem Maßstabe zu lohnen scheine.

In gleicher Hinsicht wurde damals (1879) bereits auch auf ein neues Erzeugniß aus Torf, nämlich auf die Torfstreu hingewiesen, und eine Probe desselben vorgezeigt, welche den Versuchen entstammte, mit denen der Erfinder dieses Materials, W. Hollmann aus Wolfenbüttel, auf einem ihm zu diesem Zwecke überlassenen Grundstücke des Bahnhofes Augustfehn gerade beschäftigt war. Ueber spätere Verhandlungen bezüglich der Torfstreu wird noch weiter unten berichtet werden.

Eisenbahnseitig wurde in jener 6. Versammlung noch mitgetheilt, daß die Verwaltung außer westfälischer Kohle zusatzweise auch Piesberger Anthrazitkohle (im Verhältniß 1:4) mit jener verwenden lasse. Als besonders vortheilhaft habe sich diese Verwendung zwar nicht erwiesen, doch geschehe sie mit einiger Rücksicht auf die Lage des Piesberges innerhalb des Oldenburgischen Bahngebietes. Im Anschluß hieran machte Herr Bergwerksdirector Temme ausführliche Mittheilungen über die von der Piesberger Bergwerks-Verwaltung und von anderen Seiten

angestellten Versuche zur Ausfindung der besten Heizmethode mit den dortigen Anthrazitkohlen für industrielle Zwecke.

Unter den in der 9. Versammlung (Oldenburg 1881) gegebenen Rückblicken auf das Jahr 1880 erfolgten seitens der Eisenbahn-Verwaltung weitere Aeußerungen über die Torf- und Kohlenfrage. Es wurde bemerkt, daß das Interesse der Eisenbahn-Verwaltung an der Torfwirthschaft unserer Moore ein dreifaches sei: dasjenige am Transport des Torfes, das allgemeine Interesse an der wirthschaftlichen Entwickelung der von unseren Bahnen durchzogenen Gegenden und das Interesse als Torf-Consumentin. Letzteres sei eigentlich negativ, weil die Locomotiv-Torfheizung, soweit sie noch bestehe, mit beträchtlichen Verlusten verbunden sei. Da dieselbe zu Gunsten der noch jungen und vorwiegend auf die Verwerthung ihres Torfes zur Gewinnung der Existenzmittel angewiesenen Moorcolonate am Hunte-Ems-Canale stattfindet, so müsse die Eisenbahn-Verwaltung wünschen, die wirthschaftliche Lage der Colonisten so gebessert und consolidirt zu sehen, daß dieselben ohne Unterstützung bestehen und gedeihen könnten; sie verfolge deshalb lebhaft den Fortschritt aller der schon in Osnabrück genannten Bestrebungen, welche diesem Ziele zuführten. Was in dieser Richtung schon die Zeit bewirken werde, sei, daß die jungen Colonate durch Abtorfung allmählich mehr Land gewönnen und deshalb mehr zu einem landwirthschaftlichen Betriebe kämen. — Unter den in Osnabrück genannten Producten aus Torf als Rohmaterial habe die Torfstreu, schneller als die Torfkohle, eine große Bedeutung erlangt. Der zur Herstellung der Torfstreu dienende, bis dahin fast werthlose hellfarbige, leichte oder Moostorf sei nun mit einem Male zu einem gesuchten und werthvollen Artikel geworden. An die vorzüglichen Eigenschaften der Torfstreu als Streumaterial für Ställe und als Träger flüssiger Düngstoffe überhaupt wurde die Erwartung geknüpft, daß die Gewinnung des Moostorfes und die Fabrikation der Torfstreu selbst bald zu einem großen und segenbringenden Erwerbszweige der Moorbewohner sich gestalten werde. — In Bezug auf die Beschaffungsart des eisenbahnseitig noch immer in erheblicher Menge gebrauchten Torfes wurde bemerkt, daß man bestrebt sei, hierbei vor Allem den kleineren und jüngeren

Colonisten einen angemessenen Absatz ihrer Torfproduction zu sichern. —

Noch einmal bildete, in der 19. Versammlung (Oldenburg 1886), derselbe Gegenstand den Ausgangspunkt eisenbahnseitiger Mittheilungen. Es waren damals, wie auf andern deutschen Bahnen, so auch auf den Oldenburgischen in Veranlassung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen umfangreiche Versuche zur genauen Feststellung des Heizwerthes der verschiedenen Brennmaterialien für den Locomotivbetrieb angestellt. Diese Versuche wurden beschrieben auch wurde mitgetheilt, daß nach denselben u. A. das Heizwerthverhältniß zwischen Torf und Steinkohle im Durchschnitt wie 1 : 1,97 sich ergeben habe, womit das bis dahin auf Grund allgemeiner Erfahrungen angenommene Verhältniß 1:2 von Neuem bestätigt worden sei. — Ferner wurde in Ergänzung früherer Mittheilungen angeführt, daß, nachdem die Torfbezüge der Eisenbahn-Verwaltung durch Wegfall der canalbauseitigen Lieferungen und durch den Ausschluß nicht bedürftiger Lieferanten weiter eingeschränkt sei, der Jahresverbrauch sich auf noch reichlich 100 000 Centner belaufe, von denen 85 % allein von den Colonisten zu Elisabethfehn geliefert würden.

Rücksichtlich der Bestrebungen zur besseren Verwerthung der Moore überhaupt wurde auf die neuen großen Erfolge in der Cultur der Moorländereien hingewiesen. Auch geschah eines neuen Productes, der sogenannten Torfwolle, Erwähnung, zu deren Herstellung — vorläufig versuchsweise — in Hude eine kleine Spinnerei etablirt worden sei.

Es kann nicht befremden, daß der Uebergang von der Torf- zur Kohlenheizung der Locomotiven, obwohl ausreichend begründet, in den an der Torfwirthschaft zumeist betheiligten Kreisen nicht ungetheilten Beifall fand. In den betreffenden Verhandlungen der freien Vereinigung war es besonders der Herr Vertreter der Großherzoglichen Canalbauverwaltung, welcher sich demgemäß aussprach und der Ansicht Ausdruck gab, daß der Staat durch Beibehaltung der Torfheizung in möglichst großem Umfange auch bedeutende Opfer zu Gunsten unserer Moordistricte, welche ja 20 % des Landes ausmachten, zu bringen wohl veranlaßt sei.

Eisenbahnseitig wurde erwidert, daß Opfer auch jetzt noch gebracht würden, daß dieselben aber eine Grenze haben müßten

und daß die Verwaltung diese Grenze in dem jährlichen Verbrauch von 100 000 Ctr. zweckmäßig bemessen zu sehen glaube.

Als ein besonderer Verhandlungspunkt war auf die Tagesordnung der 11. Versammlung der freien Vereinigung (Oldenburg 1882) das Thema „Torfstreu, deren Fabrikation, Versand und Verwendung" gesetzt worden. Als Referenten sprachen — wie in dem Referate über „Gütertarife" bereits mitgetheilt ist — Herr Dr. Fleischer über den Werth des mit Torfstreu zu erzielenden Düngers, Herr Dr. Versmann über die Fabrikation der Torfstreu und Herr Oberkammerrath Rüder über den derzeitigen Umfang der Torfstreufabrikation, den Versand und allgemeine Gesichtspunkte. Aus den gemachten Mittheilungen, welche großentheils bleibendes Interesse haben, sei Folgendes hervorgehoben.

Wenngleich die Verwendung von zerkleinertem, leichtem Torf zur Streu keine eigentlich neue Entdeckung ist, so gebührt doch dem Herrn W. Hollmann das Verdienst, solche Streu aus Moostorf zuerst mit Maschinen fabrikmäßig hergestellt, diese Herstellung zu einem besonderen Industriezweige erhoben und dem allgemeinen Gebrauche des Fabrikates Bahn gebrochen zu haben.

Versuche der Moor-Versuchs-Station zu Bremen ergaben, daß Torfstreu bei einem Wassergehalt von 19 % im Stande ist, daß neunfache des eigenen Gewichts an Wasser aufzunehmen und festzuhalten. Dagegen konnte Roggenstroh-Häckfel von 1 Zoll Länge kaum das vierfache seines Gehaltes an Feuchtigkeit aufnehmen, obgleich durch die Häckfelform das Aufsaugungsvermögen beträchtlich gestärkt war. Es ist ferner durch Versuche erwiesen, daß die Torfstreu in hohem Maße die Fähigkeit besitzt, Ammoniak und kohlensaures Ammoniak zu binden. Auf Grund dieser Thatsachen bietet die Torfstreu als Streumaterial für Ställe große, auch durch die Erfahrungen der Praxis bestätigte Vortheile. Indem die Torfstreu, wie kein anderes Material, die Jauche aufsaugt, werden bei ihrer Verwendung Jaucherinnen und Jauchebehälter überhaupt nicht mehr erforderlich. Die Luft der Ställe ist frei von Ammoniak und dem gewöhnlichen Stallgeruch. In Bezug auf den Werth des Torfstreudüngers gegenüber dem Strohstreudünger sind nach vielen günstigen Erfahrungen, besonders auf leichterem, trocknem Boden, anfängliche Vorurtheile mehr und

mehr geschwunden. Bei städtischen Stallungen ist auch das verhältnißmäßig geringe Volumen des Torfstreudüngers — von einem Pferde im Jahr höchstens 1 Cubikmeter — ein nicht unbeträchtlicher Vortheil.

Als die bei der Fabrikation der Torfstreu hauptsächlich zu beachtenden Momente wurden hervorgehoben: möglichst große Trockenheit, vollständige Abwesenheit von Staub oder Mull und starke Pressung. Die Wichtigkeit der Trockenheit ist selbstverständlich. Die Staubfreiheit ist im Interesse der Reinlichkeit für Pferdeställe sowohl, wie auch für Kuhställe von Bedeutung. Die Torfstreu enthält, wenn sie aus dem Zerreißwolf hervorgeht, bis zu 20 % Staub und feinen Mull, welcher durch Siebe abgeschieden wird. Auch dieser Torfstaub hat als geruchnehmende, desinficirende Einstreu in Aborte u. dgl. eine bereits weit verbreitete und wichtige Anwendung gefunden. Genügend starke Pressung ist erforderlich, theils um das lose Material in den nur durch Latten und Drähten geschützten Ballen gehörig zusammenzuhalten, theils um beim Versand mit der Eisenbahn die Tragfähigkeit der Wagen von 10 000 kg möglichst auszunutzen.

Bezüglich der Herstellungskosten der Torfstreu wurde mitgetheilt, daß dieselben 70 ₰ für 50 kg bei regelrechten Verhältnissen nicht übersteigen.

Die über den Umfang des Versandes von Torfstreu auf den Oldenburgischen Bahnen gemachten Mittheilungen ergeben, ergänzt bis auf die Gegenwart, Folgendes. Es kamen zur Beförderung im Jahre

1881	3 840	Tonnen,	1885	9707	Tonnen,
1882	13 078	„	1886	7434	„
1883	12 462	„	1887	8822	„
1884	11 696	„	1888	9010	„

Hieraus geht hervor, daß von der Speculation die Schnelligkeit der Einbürgerung in den ersten Jahren überschätzt ist. Doch läßt die seit zwei Jahren wieder eingetretene Steigerung darauf schließen, daß nunmehr die Zeit eines gesunden, stetigen Fortschrittes in der Anwendung der Torfstreu begonnen hat.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß seitens der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung der neuen, für unsere Moor-

districte so bedeutungsvollen Industrie nach Möglichkeit Vorschub geleistet wird. Sie hat es, nicht ohne starken Widerspruch, erreicht, daß die Torfstreu unter die Güter des Specialtarifs III Aufnahme gefunden hat. Im Oldenburgischen Localverkehr ist ein noch erheblich billigerer Ausnahmetarif eingeführt.

6. Neuerungen in der Einrichtung der Personenwagen.
(Oberlichtaufbau, Aborte, Gasbeleuchtung, Heizung, durchgehende Bremsen, Nothbremshebel u. s. w.)

Kurz vor der 22. Versammlung der freien Vereinigung, am 18. Juni 1887 zu Nordenham, waren von der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung neue Personenwagen — combinirte I. und II. Classe und Wagen III. Classe — für den durchgehenden Verkehr beschafft worden, nachdem in den voraufgegangenen 10 Jahren derartige Beschaffungen nicht stattgefunden hatten. Diese mit allen Sicherheits- und Bequemlichkeits-Einrichtungen der Neuzeit ausgestatteten Wagen waren in den Sonderzug eingestellt, welcher die Theilnehmer der freien Vereinigung von Oldenburg aus dem Versammlungsorte zuführte, und es gab dieses Veranlassung zu einem Vortrage, in welchem Herr Baurath Wolff jene neuen Einrichtungen zum Gegenstande einer näheren Darstellung machte. Auch knüpften sich hieran Bemerkungen über die Kosten und die Rentabilität des Personenverkehrs.

Nachdem vom Vortragenden auf die voraufgegangene Fahrt in den neuen Wagen Bezug genommen und bemerkt worden war, daß die zu gebenden Mittheilungen und Erörterungen nicht technischer, sondern lediglich allgemeiner Natur sein würden, führte derselbe Folgendes aus:

Die Eisenbahn-Personenwagen in Deutschland haben sich schon von jeher vor denen in anderen Ländern, besonders in Frankreich und England, vortheilhaft ausgezeichnet. So ist es bekannt, daß bei den Personenwagen der letzgenannten Länder die erste Classe nicht viel mehr an Comfort und Bequemlichkeit bietet als unsere zweite, die zweite Classe nicht viel mehr als unsere dritte. Gleichwohl ist gerade in Deutschland neuerdings wieder besonders lebhaft das Bestreben hervorgetreten, die Personenwagen noch weiter zu vervollkommnen und den steigenden

Ansprüchen des Publikums an dieselben in jeder Richtung möglichst entgegenzukommen.

In den ersten Jahren unseres Betriebes, als der zum Theil noch etwas secundäre Charakter desselben, die provisorischen Bahnhofsanlagen und dergleichen zu manchen, für uns nicht vortheilhaften, wenn auch meist unberechtigten Vergleichen führte, brauchten die oldenburgischen Personenwagen solche Vergleiche keineswegs zu scheuen, im Gegentheil waren sie in mehrfacher Beziehung, wie durch ruhigen Gang, bequeme Form der Sitze, Geräumigkeit der Coupees u. s. w., denen der meisten älteren Bahnen überlegen. Indessen haben seitdem auch die anderen Verwaltungen, besonders die der Preußischen Staatsbahnen, nicht nur jene Vorzüge sich zu eigen gemacht, sondern auch manche weitere hinzugefügt, so daß wir, da wir seit mehr als 10 Jahren neue Personenwagen selbst nicht beschafft hatten, verhältnißmäßig etwas zurückgeblieben waren.

Es ist nicht leicht zu entscheiden, welches Maß bei den Einrichtungen zur Erhöhung der Bequemlichkeit und der Annehmlichkeit des Reisens das richtige ist, und wo die Grenze liegt zwischen Luxus auf der einen und Erfüllung berechtigter Anforderungen auf der anderen Seite.

Jedenfalls ist diese Grenze keine festliegende, sondern verschieden je nach dem Charakter des Verkehrs und nach der Art der einzelnen Züge. Bei gewöhnlichen Personen- und gemischten Zügen, welche vorwiegend dem Lokalverkehr, also nur kürzeren Reisen dienen und häufiger anhalten, wird das Publikum billiger Weise weit weniger Ansprüche machen dürfen als bei Schnell- und Nachtzügen für den Fernverkehr mit oft stundenlang nicht unterbrochener Fahrt. Ein Verkehr der letzteren Art ist für die hiesigen Bahnen erst in neuester Zeit zu berücksichtigen gewesen, nämlich der in starker Zunahme begriffene und naturgemäß über unsere Linien sich bewegende Fernverkehr mit den Nordseebädern. Hierdurch zunächst ist die Oldenburgische Verwaltung in die Lage versetzt, auch ihrerseits wieder weitergehenden Ansprüchen an die Einrichtung der Personenwagen genügen zu müssen.

Unsere Verwaltung hat sich dabei in der Hauptsache der Construction und den Einrichtungen angeschlossen, welche neuerlich durch die „Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen

Staats-Eisenbahnen" festgestellt worden sind. Denn einestheils ist die Construction dieser Preußischen Normalwagen im ganzen eine gute und wohl durchdachte, andererseits hat die Aufstellung von Normalien für ein so weites Gebiet, wie das der Preußischen Staatsbahnen jetzt darstellt, zur Folge gehabt, daß sich sowohl die Fabrikanten der einzelnen Theile, wie Achsen und Räder, Achslager, Tragfedern u. s w., wie auch die eigentlichen Waggonfabriken vorwiegend auf die Normalien eingerichtet haben und die denselben entsprechenden Wagen und Theile im allgemeinen rascher und billiger liefern, als solche von abweichender Construction. Zugleich wird durch die Normalien natürlich auch die Unterhaltung der Wagen erleichtert und verbilligt. Allerdings steht diesen unleugbaren Vortheilen der Centralisation und Gleichförmigkeit der nicht zu unterschätzende Nachtheil entgegen, daß der sonst sich bethätigende Wetteifer im Verbessern mehr oder weniger aufhört, und daß auch die Einführung mancher Verbesserungen an sich erschwert wird, ein Nachtheil, welcher um so mehr an Bedeutung gewinnen dürfte, je ausgedehnter und vielseitiger die technischen Grundlagen der Verwaltung sich gestalten.

Indessen muß anerkannt werden, daß man in Preußen bei Aufstellung der Normalien für die Personenwagen gesucht hat, eine gar zu große Einseitigkeit zu vermeiden und auch verschiedenartigen Anforderungen und Geschmacksrichtungen Rechnung zu tragen. So geben die Normalien Constructionen für das Coupeesystem sowohl wie auch für das Durchgangssystem der Personenwagen; ferner ist noch unterschieden zwischen Wagen für Hauptbahnen und solchen für Nebenbahnen mit geringer Geschwindigkeit. Bei den Einzelnheiten sind manche Varianten zugelassen, und auch in der Anordnung und Ausstattung des Ganzen bleibt immer noch ein gewisser Spielraum zur freien Bewegung.

Die von der hiesigen Verwaltung jetzt neu beschafften Wagen, denen die Normalien im wesentlichen zu Grunde liegen, sind zweiachsige Coupeewagen I. und II. Classe und solche III. Classe. Ueber ihre Einrichtung ist im besonderen Folgendes zu bemerken:

Die Wagen sind sämmtlich mit combinirter Hand- und durchgehender Luftdruckbremse versehen. Die Anordnung der letzteren entspricht der Vorschrift des neuen deutschen Bahnpolizei-Reglements, wonach alle Züge von mehr als 60 km pro Stunde

Geschwindigkeit mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet sein müssen. In jedem Coupee ist ein sogenannter Nothbremshebel angebracht, durch dessen Drehung die Luftdruckbremse in Thätigkeit gesetzt und der Zug zum sofortigen Stillstehen gebracht werden kann.

Die neuen Wagen haben über die ganze Länge einen erhöhten Aufbau in der Decke. Derselbe vergrößert erheblich die lichte Höhe und den Rauminhalt der Coupees und bewirkt schon hierdurch eine bessere Beschaffenheit der Luft in den Wagen; außerdem ermöglicht er eine wirksame und zweckmäßige Ventilation mit hoch entnommener, also verhältnißmäßig reiner und staubfreier Luft ohne belästigenden Zug. Endlich erfolgt durch die Fenster im Aufbau eine angenehme obere Erhellung der Coupees, auch dann, wenn etwa die Vorhänge an den Seitenwandfenstern geschlossen sind.

Eine zweite Neuerung gegenüber den älteren Wagen besteht in der reichlichen Anordnung von Aborten. In jedem Wagen sind zwei Aborte angebracht; in den Wagen I. und II. Classe sind dieselben so gelegt, daß von jedem der vier Coupees aus ein solcher zugänglich ist, indem je einer zwischen zwei benachbarten Coupees zu liegen kommt. Die innere Verriegelung der beiden Abortthüren ist derartig eingerichtet, daß durch das Zu- oder Aufriegeln der einen Thür zugleich auch die zweite Thür selbstthätig zu- oder aufgeriegelt wird, und daß gleichzeitig mit der Verriegelung auf der Coupeeseite beider Thüren die Bezeichnung „zu" in Erscheinung tritt. Außerdem ist die Anordnung getroffen, daß die innere Verriegelung im Nothfalle auch von den Coupees aus mittels des Schaffnerschlüssels sich öffnen läßt. In jedem Wagen III. Classe sind nur zwei Coupees mit je einem besonderen Abort in Verbindung.

Daß das Vorhandensein von Aborten in den Wagen bei langen Reisen, besonders auch bei Nacht, eine große Annehmlichkeit bietet, ist wohl nicht weiter hervorzuheben. Hier war für die gedachte reichliche Anlage auch der Umstand noch mitbestimmend, daß das nach oder aus den Seebädern reisende Publikum zu einem großen Theile aus Frauen und Kindern zu bestehen pflegt, für welche die fragliche Bequemlichkeit besonders von Werth ist.

Daß sämmtliche neue Wagen auch heizbar eingerichtet sind, obgleich sie in erster Linie für den sommerlichen Badeverkehr be-

stimmt waren, ist wohl als selbstverständlich zu bezeichnen, da das Heizen der Personenwagen im Winter auf den deutschen Bahnen zur allgemeinen Regel geworden ist und die Wagen im Winter ja nicht etwa unbenutzt bleiben sollen.

Als wir vor 20 Jahren den Betrieb eröffneten, wurde eben so allgemein noch nicht geheizt, oder doch so gut wie nicht, denn das bischen Wärmflaschen-Wärme in erster und einem Theile der zweiten Classe war meistens kaum der Rede werth. Die Passagiere der dritten und vierten Classe waren noch ganz ohne Heizung, obgleich sie am wenigsten in der Lage sind, durch Kleidung und Nahrung der Kälte entgegenzuwirken.

Die allgemeine Heizung der Personenwagen bildet in der That den bemerkenswerthesten Fortschritt in der Fürsorge für das reisende Publikum. Sie ist eine Quelle vieler Mühsal im Betriebe und bedeutender Ausgaben; Mühe und Kosten aber sind hier gewiß wohl angewendet. Leider nur ist es bis jetzt noch nicht gelungen, die Aufgabe der Waggonheizung technisch in recht befriedigender Weise zu lösen.

Viel mehr ist dieses der Fall bei der Beleuchtung der Wagen. Die Gaserleuchtung der Wagen ist neuerdings zu einer großen Vollkommenheit gebracht und genügt fast allen Ansprüchen, die zu stellen sind; nur ist sie in der ersten Anlage noch recht kostspielig.

Für Gaserleuchtung sind auch unsere neuen Personenwagen eingerichtet, und es ist dieses der erste Schritt zur Waggon-Gaserleuchtung auf unseren Bahnen überhaupt. Die bisherige Beleuchtung ließ ja allerdings noch zu wünschen übrig.

Einen Gegenstand mancher Erörterungen und Versuche hat in neuerer Zeit die zweckmäßigste Form der Bänke in der dritten und der Sophas in der zweiten und ersten Classe gebildet. Wichtig genug ist dieser Gegenstand insofern, als das oft nothwendige sehr lange Verharren in sitzender Haltung geradezu anstrengend und ermüdend werden kann, wenn die Form des Sitzes und der Lehne, wie es früher meistens der Fall war, nicht dem natürlichen Baue des Körpers entspricht. In Oldenburg wurde diese Frage bereits bei den älteren Wagen eingehend erwogen und es ist denn auch die Form der Bänke in denselben wenig abweichend von derjenigen, welche gegenwärtig für die beste gilt.

Sehr mannigfaltig sind die neueren Constructionen, mittelst derer — hauptsächlich in der ersten Classe — die Sitz- und Rückenpolster leicht zur Bildung von Nachtlagern hergerichtet werden können. Doch scheint bei zum Theil recht großem Aufwande von Kosten und Mechanik nicht sehr viel in dieser Hinsicht erreicht zu sein. Bei unseren neuen Wagen hat man sich darauf beschränkt, die Armlehnen zum Aufklappen und die Sitzpolster zum Ausziehen einzurichten, so daß der ruhebedürftige Reisende in der Querrichtung wie auch in der Längsrichtung des Wagens sich niederlegen kann. Im letzten Falle dient der umklappbare untere Theil der einen Rücklehne zur Bildung eines erhöhten Kopfkissens, derjenige der entgegengesetzten Rücklehne zur Verlängerung des Lagers.

Zu erwähnen dürfte noch sein, daß bei den neuen Wagen auch in den Coupees III. Classe Fenstervorhänge angebracht sind, welche man zum Schutze gegen die Sonne vorziehen kann.

Endlich bleibt noch darauf hinzuweisen, daß alle geeigneten und bewährten Mittel zur Anwendung gebracht sind, um auch den Gang der Wagen möglichst ruhig zu machen, um die Vibrationen abzuschwächen und um lästige Geräusche — Dröhnen, Klappern, Fensterklirren u. s. w. — thunlichst zu vermeiden. Die einzelnen Mittel sind mehr technischer Natur und können hier übergangen werden. Wir sehen, daß auch oldenburgischerseits nicht unerhebliche Opfer gebracht werden, um dem Zuge der Zeit, welcher auf möglichste Erhöhung der Bequemlichkeit und Annehmlichkeit des Eisenbahnfahrens gerichtet ist, zu folgen.

Indessen hat diese gewiß angenehme Aufgabe auch eine Kehrseite: die weitere bedeutende Erhöhung der Kosten des Personenverkehrs, und bitte ich, hierauf mit einigen Worten noch eingehen zu dürfen.

Die Leistungen der Eisenbahnen scheiden sich in die zwei großen, ziemlich selbstständigen Theile: Güterbeförderung und Personenbeförderung. Beiden Theilen gemeinschaftlich dienen der Bahnkörper und die durchgehenden Gleise, sowie ein Theil der Verwaltung. Uebrigens sind es mehr oder weniger getrennte Betriebe, und liegt es nahe, die Rentabilität eines jeden Theiles, für sich betrachtet, zu ermitteln. Diese Ermittelung ist nicht ganz leicht, denn während die Einnahmen eines jeden Betriebes zwar

feststehen, können doch die Ausgaben, soweit sie gemeinschaftliche sind, nur durch Schätzung gesondert werden.

Solche Schätzung ist verschiedentlich versucht. Das Ergebniß muß für jede Bahn nach den besonderen Verhältnissen derselben ein anderes sein; für den großen Durchschnitt aber weichen die von verschiedenen Autoritäten im Eisenbahnwesen ermittelten Verhältnißzahlen nicht sehr von einander ab.

Nach der Garcke'schen Formel sind die Ausgaben des Personenverkehrs und die des Güterverkehrs nach den von jedem geleisteten Brutto-Tonnen-Kilometern zu trennen, wenn ein solcher Brutto-Tonnen-Kilometer des Personenverkehrs gleich $2^1/_2$ Tonnen-Kilometern des Güterverkehrs gerechnet wird. Auf dieser Grundlage und nach der vom Reichs-Eisenbahn-Amte herausgegebenen deutschen Eisenbahn-Statistik hat man Folgendes ermittelt:

Der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben hat für den Güterverkehr im Jahre 1880/81 52 % betragen, und es ist dieses Verhältniß seitdem in den 5 Jahren bis 1884/85 einschließlich so gut wie constant geblieben. Für den Personenverkehr aber hat dieser Ueberschuß im Jahre 1880/81 21 %, in den beiden folgenden Jahren je 20 %, in den beiden letzten Jahren 1883/84 und 1884/85 aber nur 14 % betragen, ist also nicht nur sehr viel kleiner als beim Güterverkehr, sondern in den letzten Jahren auch noch für sich bedeutend zurückgegangen. Des weiteren ergiebt sich auf der gleichen Grundlage, daß für das letzte der genannten Jahre der Ueberschuß des Güterverkehrs auf den Deutschen Eisenbahnen rund 225 Millionen, dagegen der des Personenverkehrs nur 16 Millionen Mark betragen hat, also kaum $^1/_{14}$ dessen vom Güterverkehr.

Aus diesen Zahlen, wenn sie auch bei anderer Rechnungsweise noch etwas anders sich stellen mögen, geht immerhin hervor, daß der gegenwärtige Personenbetrieb der Deutschen Eisenbahnen durchschnittlich ein unrentabeler ist, daß er vom Güterverkehr mit durchgeschleppt werden muß, und daß, wenn man ihn als Geschäft betrachtet, dieses Geschäft ein schlechtes und ein in den letzten Jahren noch weiter zurückgegangenes ist.

Ich will auf die zum Theil sehr beachtenswerthen Vorschläge, welche eine Reform des jetzigen Personenverkehrs bezwecken, um

ihm aus seiner unbefriedigenden wirthschaftlichen Lage aufzuhelfen, nicht näher eingehen.[1]

Die Vorschläge laufen darauf hinaus, vor allem eine Vereinfachung durch Abschaffung der IV. Classe und der ganz besonders kostspieligen und unrentabelen I. Classe — letzteres wenigstens für alle gewöhnlichen Personenzüge — herbeizuführen. Dadurch würde zugleich eine bessere Ausnutzung der Wagen bewirkt; sodann aber auch darauf, durch eine erhebliche Herabsetzung der Tarife die Frequenz zu heben.

Zum Theil sind diese Vorschläge auf unseren Oldenburgischen Bahnen schon verwirklicht worden. Wir haben die IV. Wagenclasse nicht, und unser Personentarif ist erheblich niedriger als auf den anderen deutschen Eisenbahnen. Auch darf angenommen werden, daß ohne diese Maßnahmen der Personenverkehr in unserm dünn bevölkerten und im ganzen noch industriearmen Lande nicht diejenige Bedeutung würde erlangt haben, welche er thatsächlich besitzt.

Hier ist mit den letzten Ausführungen nur der Zweck verfolgt, darauf hinzuweisen, wie es auch seine Bedenken hat, die Ausgaben für den Personenverkehr durch eine zu kostspielige Einrichtung der Wagen, über das berechtigte Bedürfniß hinaus, noch weiter zu steigern.

7. Die Benutzung der Güterwagen.

Schon bei der ersten Betriebseröffnung der Oldenburgischen Eisenbahn genügte, abgesehen von den Personen- und Gepäckwagen, der Oldenburgische Wagenpark für die Bewältigung des Güterverkehrs im ganzen genommen nicht. Für specielle Verkehrsbedürfnisse, insbesondere für den Vieh- und Torfverkehr waren in umfangreichem Maße offene Hochbordwagen in großer Anzahl beschafft worden; aber auch diese genügten nicht, um bei dem intensiven Herbstverkehr allen Anforderungen zu genügen. So lange man mit einzelnen Privatbahnen Hand in Hand den Verkehrsinteressen gerecht zu werden versuchte, stellte beispielsweise die Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn-Gesellschaft, ohne Anspruch auf jedwede Vergütung, ein Depot von Hochbordwagen für die Station Hude, damit jeder Zeit für den Viehtransport von Butjadingen und sonstigen Oldenburgischen Productionsgegenden

den Interessenten die Wagengestellung für Transporte nach Berlin bezw. nach Magdeburg gesichert wurde. In Bezug auf sonstige Güterwagen befand sich und befindet sich noch die Oldenburgische Verwaltung in der etwas eigenthümlichen Lage, daß der Versand von Gütern im Verhältniß zum Empfange äußerst gering ist, und das Bedürfniß, für die abgehenden Güter Laderaum zu gewinnen, durch die mit Ladung ankommenden und leer zurückgehenden Wagen vollständig gedeckt werden konnte. Trotzdem hatte die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung längere Zeit noch einen Ueberschuß an Wagenmiethen, solange ihre großen Wagen mit 10 000 kg Tragkraft als Doppelwagen bei der Berechnung der Wagenmiethe den Wagen mit geringer Tragkraft gegenüber eine doppelte Miethe einbrachten, und solange die Miethe lediglich nach der durchlaufenen Entfernung, und unabhängig von dem Aufenthalt berechnet wurde. Es liegt auf der Hand, daß bei einem kleinen, vielfach verzweigten Bahnnetze, wo Be- und Entladestelle nahe beisammen liegen, der Aufenthalt der Güterwagen ein verhältnißmäßig größerer sein muß, als auf Bahnen, welche große, durchgehende Routen beherrschen, wie beispielsweise die Route Hamburg-Basel oder Bromberg-Köln. Als nach Verstaatlichung der größeren Preußischen Privat-Eisenbahnen ein Preußischer Staatsbahnwagen-Verband eingerichtet wurde, welcher die Tendenz verfolgte, über das gesammte Wagenmaterial der Preußischen Staatsbahn einheitlich zu disponiren, glaubte auch die Oldenburger Staatseisenbahn in ihrer isolirten Stellung den Anschluß an diesen Verband suchen zu müssen. Es wurde ihr dieses zugestanden unter der Bedingung, daß die Wagenmiethen, welche seit mehreren Jahren durchschnittlich an die Preußischen Staatsbahnen herauszuzahlen gewesen waren, in einer Pauschalsumme festgelegt würden. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung glaubte durch dieses Abkommen die Interessen des Oldenburgischen Staats wirksam vertreten zu haben. An Angriffen bezüglich dieser Vereinbarung hat es nicht — selbst im Landtage nicht — gefehlt.

In der am 4. Februar 1881 abgehaltenen 9. Versammlung der freien Vereinigung setzte Herr Oberregierungsrath Ramsauer die Theilnehmer davon in Kenntniß, daß Oldenburg dem Preußischen Staatsbahnwagen-Verbande beigetreten sei. In der

Kesselwagen ist ein solcher Wagen zu verstehen, welcher an Stelle des Wagenkastens ein mit dem Untergestell des Wagens fest verbundenes Gefäß für Flüssigkeiten habe. In der Regel würden solche Wagen, auch Bassinwagen 2c. genannt, von den Verkehrs-Interessenten selbst angeschafft und würden als s. g. Privatwagen in den Eisenbahnbetrieb übernommen. Aus allgemeinen wirthschaftlichen Gründen habe man die Einstellung von Kesselwagen als Bedürfniß anerkannt und zwar zunächst für die Beförderung folgender Güter: Petroleum, auch Naphta, Benzin, Ligroin, Gasolin und ähnliche Mineralöl-Producte, Sprit, Spiritus, Ammoniakwasser, Gaswasser, Theer, Melasse und die bei Entzuckerung der Melasse sich bildenden Abfalllaugen, Säuren aller Art und Fäkalien. Solche Wagen werden als „Stationswagen“ bezeichnet und stehen auf der Heimathsstation zur alleinigen Verfügung des Wageneigenthümers. Etwaige Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten habe der Wageneigenthümer zu tragen. Von der Eisenbahn werde eine Haftpflicht für Leckage der Kesselwagen nicht übernommen. Fracht werde nur für die Route, auf welcher der Wagen beladen befördert werde, berechnet; die Rücksendung des leeren Kesselwagen erfolge frachtfrei.

Herr Landrath von Hammerstein knüpfte an diesen Vortrag die Anfrage, ob auch doppelbödige Viehwagen als Privatwagen eingestellt werden können. Die Producenten-Vereine z. B. zu Bersenbrück und Löningen würden sich eventuell solche Wagen selbst beschaffen, weil die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung nicht in der Lage sei, solche Wagen nach Bedürfniß zu stellen. Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte, daß der Einstellung derartiger Wagen als Privatwagen wohl nichts entgegenstehen dürfte. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung besitze bislang derartige Wagen nicht, sie müsse sie im Bedürfnißfalle durch Vermittelung des Central-Wagen-Bureaus in Magdeburg requiriren und es liege auf der Hand, daß sie in eiligen Fällen nicht zur Disposition gestellt werden könnten; insbesondere wenn solche Wagen von anderen Stationen des Wagen-Verbandes nicht als disponibel gemeldet seien.

Wir fügen dem hinzu, daß, um den berechtigten Wünschen der Interessenten entgegen zu kommen, zur Zeit zwei doppelbödige

Bedenken könnten den Anschein erwecken, als ob bisher ausschließlich Oldenburgische Wagen auf der eigenen Bahn gelaufen seien, aber der Geschäftsbericht des Jahres 1880 weise nach, daß vor Abschluß des Uebereinkommens mit Preußen oldenburgische Wagen auf 92 fremden Bahnen über 4 Millionen Kilometer zurücklegten, daß dagegen die Wagen von 73 fremden Verwaltungen auf der Oldenburgischen Bahn fast 7 Millionen Kilometer zurücklegten. Von allen „möglichen und unmöglichen Constructionen“ könne schon von vornherein nicht die Rede sein, da die Construction jedes Wagens, der sich auf den Vereinsbahnen bewegt, den obligatorischen Bestimmungen, bezw. den technischen Vereinbarungen entsprechen müsse, und überdies von der Sachkunde und der Aufsicht der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung wohl nicht erwartet werden könne, daß dieselbe Monstrositäten von Betriebsmaterial in Verkehr setzen werde. Allerdings werde durch das Gemeinschaftlichkeitsverhältniß die Beziehung der Verwaltung zu den eigenen Wagen gelockert, indeß habe die Oldenburgische Eisenbahn sich vorbehalten, daß die Wagen zum Zwecke der vorschriftsmäßigen Revisionen und, soweit sie lauffähig, auch behufs der Reparaturen der Heimathsbahn wieder zugeführt werden müssen. Hart würde die Erhebung des Standgeldes empfunden, weil man vielfach das Standgeld als eine Strafe empfinde, während es kaum den Nutzwerth eines dem Transporte entzogenen Wagens decke. Häufigen Gegenstand der Beschwerde bilde auch die Fristbemessung für Entladung bezw. Abfuhr der Güter, namentlich für Empfänger, die nicht am Stationsorte wohnen. Die Eisenbahn könne aber unmöglich berufen sein, diejenigen Nachtheile, welche für einzelne Orte durch die weitere Entfernung von der Eisenbahn verbunden seien, auszugleichen.

Redner erwähnt auch den Umstand, daß im Publikum häufig darüber Beschwerde geführt werde, daß Wagen mit der nominellen Tragkraft von 10 000 kg bei verschiedenen Artikeln nicht den genügenden Fassungsraum hätten, um dieses Gewicht aufzunehmen. Es darf hier eingeschaltet werden, daß die ständige Tarifcommission sich mit der Aufgabe beschäftigt, in Bezug auf leichtwiegende Güter die bezeichneten Disparitäten zu beseitigen.

In der 22. Versammlung referirte Herr Oberregierungsrath Ramsauer „über die Einstellung von Kesselwagen“. Unter

Kesselwagen ist ein solcher Wagen zu verstehen, welcher an Stelle des Wagenkastens ein mit dem Untergestell des Wagens fest verbundenes Gefäß für Flüssigkeiten habe. In der Regel würden solche Wagen, auch Bassinwagen ꝛc. genannt, von den Verkehrs-Interessenten selbst angeschafft und würden als s. g. Privatwagen in den Eisenbahnbetrieb übernommen. Aus allgemeinen wirthschaftlichen Gründen habe man die Einstellung von Kesselwagen als Bedürfniß anerkannt und zwar zunächst für die Beförderung folgender Güter: Petroleum, auch Naphta, Benzin, Ligroin, Gasolin und ähnliche Mineralöl-Producte, Sprit, Spiritus, Ammoniakwasser, Gaswasser, Theer, Melasse und die bei Entzuckerung der Melasse sich bildenden Abfalllaugen, Säuren aller Art und Fäkalien. Solche Wagen werden als „Stationswagen" bezeichnet und stehen auf der Heimathsstation zur alleinigen Verfügung des Wageneigenthümers. Etwaige Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten habe der Wageneigenthümer zu tragen. Von der Eisenbahn werde eine Haftpflicht für Leckage der Kesselwagen nicht übernommen. Fracht werde nur für die Route, auf welcher der Wagen beladen befördert werde, berechnet; die Rücksendung des leeren Kesselwagen erfolge frachtfrei.

Herr Landrath von Hammerstein knüpfte an diesen Vortrag die Anfrage, ob auch doppelbödige Viehwagen als Privatwagen eingestellt werden können. Die Producenten-Vereine z. B. zu Bersenbrück und Löningen würden sich eventuell solche Wagen selbst beschaffen, weil die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung nicht in der Lage sei, solche Wagen nach Bedürfniß zu stellen. Herr Oberregierungsrath Ramsauer erwiderte, daß der Einstellung derartiger Wagen als Privatwagen wohl nichts entgegenstehen dürfte. Die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung besitze bislang derartige Wagen nicht, sie müsse sie im Bedürfnißfalle durch Vermittelung des Central-Wagen-Bureaus in Magdeburg requiriren und es liege auf der Hand, daß sie in eiligen Fällen nicht zur Disposition gestellt werden könnten; insbesondere wenn solche Wagen von anderen Stationen des Wagen-Verbandes nicht als disponibel gemeldet seien.

Wir fügen dem hinzu, daß, um den berechtigten Wünschen der Interessenten entgegen zu kommen, zur Zeit zwei doppelbödige

werden möge, unter ausdrücklicher Ausschließung der Verbindlichkeit für die Eisenbahn-Verwaltung, verhielt Herr Oberregierungsrath Ramsauer aus den vorhin angegebenen Gründen sich ablehnend.

In der 12. Versammlung beantragte Herr Commercienrath Wiemann die Avisirung der Güter durch besondere Boten, da hierdurch eine raschere Abnahme der Güter ermöglicht werde, als bei der Benachrichtigung durch die Post. Herr Oberregierungsrath Ramsauer constatirte, daß die Avisirungen in den mit Oldenburgischen Stationen verbundenen Ortschaften stets durch Boten der Verwaltung erfolge und nur für die entfernter wohnenden Adressaten die Benachrichtigung durch die Post in Frage komme. Auf den mit Nachbar-Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen Stationen richte sich die Avisirung nach dem Modus der betriebsführenden Verwaltung.

Herr Syndicus Dr. Knoop-Bremen erstattete in der 17. Versammlung ein eingehendes Referat über die eisenbahnseitige Ausstellung von Ladescheinen. Wiederholt sei aus den Interessentenkreisen der Wunsch zum Ausdruck gebracht, die Ausstellung von Ladescheinen auch bei den Eisenbahnen einzuführen, während die Eisenbahn-Verwaltungen dieser Einrichtung gegenüber sich bis jetzt stets ablehnend verhalten hätten. Den heutigen Rechtszustand anlangend, so enthalte das Handels-Gesetzbuch in Artikel 413 die Bestimmung:

> „Der Absender und Frachtführer können übereinkommen, daß der Letztere dem Ersteren einen Ladeschein ausstellt. Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Gutes verpflichtet."

Es sei ein practisches Bedürfniß für Ausstellung von Ladescheinen thatsächlich vorhanden. Der Absender sei häufig in der Lage, während des Transports und selbst noch nach Ankunft des Guts am Empfangsort über die Waare zu disponiren, während der Empfänger im höchsten Grade interessirt sei, baldmöglichst über das von ihm gekaufte, vielleicht schon bevorschußte oder schon voll bezahlte Gut verfügen zu können. Er sei unter Umständen im höchsten Grade dabei interessirt, die Waaren noch während des Transports wieder zu veräußern und die schnell wechselnden Chancen des Marktes ausnutzen zu können, hierzu sei er nur im

Stande, wenn er ein ihm völlige Sicherheit bietendes Papier, wie einen Ladeschein, in Händen habe. Ebenso könne er das in der Waare angelegte Capital während des Transports derselben anderweitig verwerthen. Daß ein Bedürfniß nach dieser Richtung vorliege, sei schon aus dem Umstande zu folgern, daß selbst die von den Eisenbahn-Expeditionen abgegebenen Frachtbrief-Duplikate indossirt und bevorschußt würden. Die Gründe, welche eisenbahnseitig gegen die Zulassung von Ladescheinen angeführt seien, dürften seines Erachtens von einem einseitigen und egoistischen Standpunkte aus aufgefaßt sein. Die Verantwortlichkeit, welche die Eisenbahn mit Ausstellung von Ladescheinen übernehme, möge eine gewisse Verantwortlichkeit und für die Betriebsbeamten gewisse Unbequemlichkeiten mit sich bringen. Die Eisenbahn betreibe aber nur ein Hülfsgewerbe des Handels und sie sollte es als eine Ehrenpflicht betrachten, den fortgesetzt geäußerten Wünschen des Hauptgewerbes, überhaupt der Verkehrswelt, in Bezug auf Einführung von Ladescheinen endlich gerecht zu werden.

Herr Auditor Strackerjan entgegnete, daß die Eisenbahn-Verwaltungen sich des Werthes der Ladescheine für den Verkehr voll bewußt seien, daß in den Bezirks-Eisenbahnräthen und in verschiedenen anderen Versammlungen diese Frage berathen sei, daß diese Berathungen aber das Resultat gehabt hätten, daß man nur bedingungsweise auf die empfohlene Einrichtung eintreten könne. Herr Oberregierungsrath Ramsauer führte aus, daß es schwierig sei, zu entscheiden, ob das Verkehrsbedürfniß für Einführung der Ladescheine die Bedenken der Eisenbahn-Verwaltung überwiege; die Bedürfnißfrage werde bei der Regelung des internationalen Frachtsverkehrs eingehend zu prüfen sein. Herr Geheimer Finanzrath Siebold beleuchtete die Frage auf Grundlage seiner, in Amerika speciell betriebenen Studien. Herr Commercienrath Hartmann-Osnabrück äußerte die Ansicht, daß das Institut der Ladescheine für den internationalen Verkehr zu empfehlen sein möchte, die allgemeine Einführung derselben für den internen Verkehr aber absolut zu verwerfen sei, da dieselbe eine gefährliche Frachtvertheuerung bedingen werde. Herr Consul Mahlstedt erklärte zweimal, daß er die Möglichkeit, sich der Ladescheine zu bedienen, für sehr wünschenswerth halte.

Auf Seite 48 dieser Denkschrift ist auf die Wirksamkeit des

Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes hingewiesen und betont worden, daß die in diesem Verbande gefaßten Beschlüsse an anderer Stelle mitgetheilt werden würden. Es dürfte hier die geeignete Stelle sich dazu finden, doch ergeben die vorliegenden Protokolle der freien Vereinigung nur einen Bruchtheil von denjenigen Resultaten, welche durch die Einrichtung des Verkehrsverbandes erreicht worden sind.

Mitgetheilt ist in der 22. Versammlung zunächst die Einrichtung bezüglich der Behandlung von Fundsachen. Man hatte beabsichtigt, im Interesse des reisenden Publikums zur Wiederauffindung der in den Eisenbahnwagen, Wartesälen 2c. von den Passagieren zurückgelassenen Gegenstände ein Fundbureau für größere Bezirke einzurichten und die Oldenburgische Verwaltung hatte sich damit einverstanden erklärt, daß die in ihrem Bezirke herrenlos zurückgebliebenen Gegenstände dem Fundbureau in Hannover überwiesen würden. Das Publikum konnte sich mit diesem Verfahren nicht befreunden; man hatte kein Verständniß dafür, daß die im Oldenburgischen Localverkehr in Wagen, welche das Verkehrsgebiet nicht überschreiten, hinterlassenen Gegenständen eisenbahnseitig erst nach Hannover geschickt und von dort wieder requirirt werden mußten. Diese Einrichtung ist deßhalb wieder rückgängig gemacht; Oldenburg hat jetzt sein eigenes Fundbureau eingerichtet.

Von den übrigen der Versammlung mitgetheilten Beschlüssen des Eisenbahnverkehrs-Verbandes sind zu erwähnen:

1. Eine Dienstanweisung in Bezug auf das Festellungs- Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz angekommenen Gepäckstücken und Gütern.

2. Die in Freiburg i. Br. gefaßten Beschlüsse:
   a) betr. die Verschleppung von Reisenden über unrichtige Routen,
   b) die Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluß der Wagen mittelst Plomben,
   c) die Herbeiführung einheitlicher Ausführungs-Vorschriften zum Militair-Beförderungs-Reglement bezw. zur Kriegs-Transport-Ordnung,

d) die Anbahnung einheitlicher Bestimmungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen.

Wenn auch nur eine geringe Anzahl von Beschlüssen des Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes seines noch nicht langdauernden Bestandes wegen hier mitgetheilt werden konnten, so läßt sich doch schon aus diesen kurzen Andeutungen ermessen, von welcher Wichtigkeit die Einrichtung dieses Instituts für das Deutsche Verkehrswesen ist.

Einheitliche Bestimmungen in Bezug auf das Deutsche Eisenbahn-Verkehrswesen werden leichter Gemeingut des verkehrstreibenden Publikums, als alle möglichen und unmöglichen Sonder-Bestimmungen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen; den Eisenbahn-Beamten selbst wird das Verständniß derartiger für das ganze Deutschland gültigen Bestimmungen erleichtert, was dem großen Publikum ebenfalls zum Nutzen gereicht. Wir hoffen und sind überzeugt, demnächst der freien Vereinigung über die Beschlüsse des Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes umfangreichere Mittheilungen machen zu können, welche bei den Interessenten die volle Anerkennung in Bezug auf die Thätigkeit dieser Institution finden werden.



Verzeichniß

der

Theilnehmer an den Versammlungen

der

„Freien Vereinigung".

---

1. **Achgelis, H.**, Landmann, Hafendorfersande-Esenshamm, an der 2. bis 4., 6. bis 9., 12. bis 15., 17. und 19. Versammlung; 13 mal.
2. **Ahlers, J. D.**, Kaufmann, Elsfleth, an der 6., 7., 12., 13., 17., 18. und 24. Versammlung; 7 mal.
3. **Ahlers, O. Diedr.**, Holzhändler, Elsfleth, an der 17. Versammlung; 1 mal.
4. **Ahlhorn**, Amtshauptmann, Jever, an der 11. Versammlung; 1 mal.
5. **Ahlrichs, J. F.**, Gutsbesitzer, Haus Ihorst, an der 4., 5., 6., 8. und 10. Versammlung; 5 mal.
6. **Albers**, Consul, Bremen, an der 1. bis 6. Zusammenkunft; 6 mal.
7. **Armknecht**, Dr., Schuldirector in Varel, an der 14., 15., 17., 18. und 19. Versammlung; 5 mal.
8. **Arndt**, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Osnabrück, an der 23. Versammlung; 1 mal.
9. **Baff, C.**, Kaufmann in Osnabrück, an der 10. Sitzung; 1 mal.

10. **Bartels, Fr.,** Kaufmann in Löningen, an der 21. bis 24. Versammlung; 4 mal.

11. **Becker,** Auditor in Oldenburg, an der 21. bis 24. Versammlung; 4 mal.

12. **Behrmann,** Ober-Bauinspector in Oldenburg, an der 1. bis 5., 7. bis 20., 22. bis 24. Versammlung; 22 mal.

13. **Behrens,** Bergwerks-Director in Borgloh, an der 18. und 22. Zusammenkunft; 2 mal.

14. **Behrens,** Eisenbahn-Directionsrath in Oldenburg, an der 2., 3., 5. bis 8., 9., 10. bis 18., 20., 22. bis 24. Zusammenkunft; 20 mal.

15. **Boekhoff, Karl,** Senator in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

16. **Böhlk,** Oberbetriebs-Inspector in Oldenburg, an der 1. bis 7., 9., 12. bis 15., 17., 19., 23. und 24. Sitzung; 16 mal.

17. **von Bodecker,** Bauinspector in Osnabrück, an der 9., 10., 12. bis 16., 18. bis 21. und 24. Versammlung; 12 mal.

18. **Boisselier,** Dr., Syndicus in Bremen, an der 22. und 23. Versammlung; 2 mal.

19. **Bona,** Plankammer-Verwalter in Oldenburg, an der 4. und 24. Versammlung; 2 mal.

20. **Bonsmann,** General-Secretair in Oldenburg, an der 21. und 22. Zusammenkunft; 2 mal.

21. **v. d. Bussche,** Graf, Schloßhauptmann, Ippenburg, an der 18. Versammlung; 1 mal.

22. **Borgmann, C.,** Fabrikant in Dinklage, an der 23. Versammlung; 1 mal.

23. **Bornemann, G.,** Fabrikant in Nordenham, an der 23. Versammlung; 1 mal.

24. **Brandorff, E.,** Kaufmann in Oldenburg, an der 24. Versammlung; 1 mal.

25. **Brouër, H.,** Kaufmann in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

26. **Brouër, P. H. G.,** Kaufmann in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

27. **Brüning,** Oberbürgermeister in Osnabrück, an der 9. Zusammenkunft; 1 mal.
28. **Bünnemeyer,** Oberamtsrichter in Löningen, an der 20. Versammlung; 1 mal.
29. **Büsing, Wilh.,** Kaufmann in Oldenburg, an der 12. bis 14. Versammlung; 3 mal.
30. **Bucholtz,** Finanzrath in Oldenburg, an der 9. bis 12., 14., 16. bis 20., 23. und 24. Zusammenkunft; 12 mal.
31. **Buddenberg,** Gutsbesitzer in Bersenbrück, an der 17., 18 und 22. Versammlung; 3 mal.
32. **Buresch,** Geh. Ober-Baurath in Oldenburg, an der 1., 3. bis 12. Versammlung; 11 mal.
33. **v. Buschmann,** Amtshauptmann in Varel, an der 10., 14., 15. und 20. Versammlung; 4 mal.
34. **v. Buttel,** Ober-Regierungsrath in Oldenburg, an der 1. Versammlung; 1 mal.
35. **Cardell, Th.,** Kaufmann in Nordenham, an der 16. bis 24. Zusammenkunft; 9 mal.
36. **Clauditz,** Baurath in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.
37. **Clodius, Jos.,** Fabrikant in Lohne, an der 19., 20., 21. und 24. Zusammenkunft; 4 mal.
38. **Cordes, J.,** Kaufmann in Löningen, an der 20. bis 23. Versammlung; 4 mal.
39. **Culmann, A.,** Fabrik-Director in Augustfehn, an der 11. Sitzung; 1 mal.
40. **v. d. Decken, E.,** Bergwerks-Director in Borgloh, an der 6. Versammlung; 1 mal.
41. **Deeken,** Landgerichtsrath in Oldenburg, an der 10. Versammlung; 1 mal.
42. **Dieckmann,** Bürgermeister in Leer, an der 24. Zusammenkunft; 1 mal.
43. **Dirks, C.,** Consul in Leer, an der 23. und 24. Versammlung; 2 mal.
44. **Doden, Georg,** Senator in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

45. **Doeden, C., G.,** Fabrik-Director in Augustfehn, an der 14., 15., 17., 18., 20. bis 24. Zusammenkunft; 9 mal.
46. **Domeier,** Geheimer Admiralitäts-Rath in Wilhelmshaven, an der 4. bis 10., 13., 14., 16., 18., 22. und 23. Versammlung; 13 mal.
47. **Driver,** Dr., Amtshauptmann in Friesoythe, an der 11., 12., 13., 15., 17., 19. Versammlung; 6 mal.
48. **Drünert,** Holzhändler in Bremen, an der 2. bis 5., 7., 8., 15. und 21. Versammlung; 8 mal.
49. **Dugend,** früher Amtshauptmann in Vechta, jetzt Regierungsrath in Oldenburg, an der 9., 11., 13., 14., 18., 19., 21., 22. und 24. Zusammenkunft; 9 mal.
50. **Ellerhorst,** Amtsrichter in Ellwürden, an der 16., 17., 22., 23. und 24. Versammlung; 5 mal.
51. **Fauvel, Enno,** Buchdruckereibesitzer in Vechta, an der 20. Versammlung; 1 mal.
52. **Feldmeyer,** Eisenbahn-Revisor in Oldenburg, an der 5. Versammlung; 1 mal.
53. **Felsing,** Eisenbahn-Bauinspector in Oldenburg, an der 7., 9., 10., 14. bis 17. und 19. Versammlung; 8 mal.
54. **Fimmen, J.,** Fabrikant in Augustfehn, an der 16. und 18. Versammlung; 2 mal.
55. **Fimmen, M,** Kaufmann in Carolinensiel, an der 20., 22. bis 24. Zusammenkunft; 4 mal.
56. **Fisse,** Dr., Secretair in Osnabrück, an der 2., 4., 5., 9. und 11. Versammlung; 5 mal.
57. **Fleischer, M.,** Dr., in Bremen, an der 11. und 14. Versammlung; 2 mal.
58. **Fortlage,** Senator in Osnabrück, an der 18. Versammlung; 1 mal.
59. **Francke,** Cammerrath in Oldenburg, an der 20. und 21. Versammlung; 2 mal.
60. **Friedrich,** Geometer in Oldenburg, an der 10. Versammlung; 1 mal.

61. **v. Frydag**, Freiherr, Kammerherr auf Gut Daren bei Vechta, an der 10., 11., 13., 14., 15., 17., 18., 20. bis 24. Versammlung; 11 mal.
62. **Fuhrken, G.**, Fabrikant in Rodenkirchen, an der 7., 8. und 23. Versammlung; 3 mal.
63. **Fuhrmann**, früher Kreishauptmann in Bersenbrück, jetzt Regierungsrath in Merseburg, an der 12., 14., 15. und 16. Versammlung; 4 mal.
64. **v. Fumetti**, Amtshauptmann a. D. in Jever, an der 10., 12., 13., 15. und 16. Zusammenkunft; 5 mal.
65. **v. Garßen**, früher Bürgermeister in Varel, jetzt in Goslar, an der 10. Versammlung; 1 mal.
66. **Gätjen, Burch.**, Kaufmann in Oldenburg, an der 1. bis 15., 17. bis 24. Versammlung; 23 mal.
67. **Gehrmann**, Landdrost in Osnabrück, an der 6., 13., 16. und 18. Versammlung; 4 mal.
68. **Graepel**, Accessist in Oldenburg, an der 9. bis 11. Zusammenkunft; 3 mal.
69. **Graepel, C. P.**, Westrhauderfehn, an der 24. Versammlung; 1 mal.
70. **Gröning, A.**, Procurist in Oldenburg, an der 16. und 17. Versammlung; 2 mal.
71. **Groninger**, Hafenmeister in Nordenham, an der 16., 17. und 22. Sitzung; 3 mal.
72. **Groninger, L.**, Kaufmann in Elsfleth, an der 2. bis 9. Versammlung; 8 mal.
73. **Groß, Karl**, Consul in Brake, an der 1. bis 10., 12. bis 15., 19. bis 24. Versammlung; 20 mal.
74. **Grube**, Eisenbahn-Revisor in Oldenburg, an der 8., 16. und 20. Versammlung; 3 mal.
75. **Haake**, Gutsbesitzer in Diedrichsfeld bei Oldenburg, an der 1. bis 5., 8. bis 10., 15., 17., 19., 21., 23. und 24. Versammlung; 14 mal.
76. **Haarmann, A.**, Director in Osnabrück, an der 4., 5., 6., 9., 13., 16. bis 18., 21. und 23. Zusammenkunft; 10 mal.
77. **Halbach, Fr.**, Fabrikant in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

78. **Haller, F. W.**, Fabrikant in Lohne, an der 19. bis 21. Versammlung; 4 mal.

79. **Hammersen**, Senator in Osnabrück, an der 3., 20. und 21. Versammlung; 3 mal.

80. v. **Hammerstein**, Freiherr, Landrath, Gut Loxten bei Versenbrück, an der 1., 3., 6. bis 8., 11., 15., 17., 19. bis 23. Versammlung; 13 mal.

81. **Hanken, Joh.**, Ingenieur in Oldenburg, an der 19. Zusammenkunft; 1 mal.

82. **Harbers**, Ober-Amtsrichter in Oldenburg, an der 24. Versammlung; 1 mal.

83. **Hartmann, B.**, Fabrikant in Hilter, an der 3. bis 7., 9. bis 12., 14., 15., 20., 22. und 24. Versammlung; 13 mal.

84. **Hartmann, Th.**, Commerzienrath in Osnabrück, an der 1., 2., 4., 6., 8., 12., 17. bis 20. und 23. Versammlung; 11 mal.

85. **Hartong**, Eisenbahn-Registrator in Oldenburg, an der 24. Versammlung; 1 mal.

86. **Hayessen**, Amtshauptmann in Oldenburg, vorher in Cloppenburg und Jever, an der 2. bis 19., 21. bis 24. Versammlung; 22 mal.

87. **Hayessen**, Gemeinde-Vorsteher in Hohenberge bei Varel, an der 2., 3., 8., 12. und 14. Zusammenkunft; 5 mal.

88. v. **Heimburg**, Amtshauptmann in Cloppenburg, vorher in Friesoythe, an der 4., 5., 7., 11., 13., 17. bis 23. Versammlung; 12 mal.

89. v. **Heimburg**, Ober-Amtsrichter in Wildeshausen, an der 23. Versammlung; 1 mal.

90. **Hein, J. D.**, Schiffs-Capitain in Elsfleth, an der 3. bis 14., 20., 22. und 24. Versammlung; 15 mal.

91. **Heinemann**, Landmann in Holler-Neuenwege, an der 14., 15., 16., 18., 20., 21., 24. Versammlung; 7 mal.

92. **Heitmann, G.**, Kaufmann in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.

93. **Hespe**, Special-Director in Crefeld, an der 17. Zusammenkunft; 1 mal.
94. **Hesse**, Redacteur in Oldenburg, an der 19. Versammlung; 1 mal.
95. **Heumann**, Geh. Ober-Finanzrath und Ober-Zolldirector in Oldenburg, an der 16. Versammlung; 1 mal.
96. **Hitzen, E.**, Kaufmann in Nordenham, an der 9. und 12. Versammlung; 2 mal.
97. **Höcker, D.**, junr., Kaufmann in Leer, an der 23. und 24. Versammlung; 2 mal.
98. **Hoffmann**, Ober-Zollinspector in Oldenburg, an der 16. Zusammenkunft; 1 mal.
99. **Hollmann**, Holzhändler in Jever, an der 1., 2. und 3. Versammlung; 3 mal.
100. **Holste**, Bergwerks-Director, Georg-Marien-Hütte, an der 13., 14. und 18. Zusammenkunft; 3 mal.
101. **Holste, L.**, Kaufmann in Amsterdam, an der 18. Versammlung; 1 mal.
102. **Hörstmann, G. H.**, Oeconom in Bünne bei Dinklage, an der 20., 21. und 24. Versammlung; 3 mal.
103. **Hoyer, Wilh.**, Fabrikant, Oldenburg, an der 1. bis 5., 9., 11. bis 13., 15. bis 24. Versammlung; 19 mal.
104. **Huchting**, Amtshauptmann in Elsfleth, an der 15. und 21. Zusammenkunft; 2 mal.
105. **Huchting**, Gemeinde-Vorsteher in Bockhorn, an der 20. und 22. Versammlung; 2 mal.
106. **Huising**, Kaufmann in Weener, an der 1., 2., 3., 5., 7., 8., 10. bis 24. Versammlung; 21 mal.
107. **Ihnen, B. G.**, Holzhändler in Nordenham, an der 13. bis 18., 20. bis 23. Sitzung; 10 mal.
108. **v. In- u. Knyphausen**, Graf, auf Lütetsburg, an der 5. Versammlung; 1 mal.
109. **v. Issendorff**, Rittmeister a. D., General-Agent in Osnabrück, an der 4., 5., 6., 8. bis 19., 22. und 23. Versammlung; 17 mal.
110. **Japing, J.**, Kaufmann in Osnabrück, an der 7. Versammlung; 1 mal.

111. **Jaspers,** Bankdirector in Oldenburg, an der 11., 12., 13., 15., 16., 17., 19., 21. und 23. Zusammenkunft; 9 mal.
112. **Jobusch,** Senator in Osnabrück, an der 2. und 6. Versammlung; 2 mal.
113. **Kaiser,** Eisenbahn-Hülfsarbeiter in Oldenburg, an der 22. Versammlung; 1 mal.
114. **Kappelhoff,** Banquier in Emden, an der 2. Zusammenkunft; 1 mal.
115. **Kayser,** Bergwerks-Director in Osnabrück, an der 17. bis 21. Versammlung; 5 mal.
116. **Kettler,** Maschinen-Ingenieur in Oldenburg, an der 4. Versammlung; 1 mal.
117. **Kleyböcker,** Eisenbahn-Ingenieur in Oldenburg, an der 9. Versammlung; 1 mal.
118. **Klingenberg,** Architect in Oldenburg, an der 20. Versammlung; 1 mal.
119. **Klopp, N. W.,** Kaufmann in Leer, an der 24. Sitzung; 1 mal.
120. **Knoop,** Dr., Syndikus in Bremen, an der 15. bis 18. Versammlung; 4 mal.
121. **Koch, Julius,** Fabrikant in Oldenburg, an der 7. und 15. Zusammenkunft; 2 mal.
122. **Kohlschütter, O.,** Hüttendirector in Norden, an der 20. bis 24. Versammlung; 5 mal.
123. **Kollmann,** Dr., Regierungsrath in Oldenburg, an der 19. Versammlung; 1 mal.
124. **Kollstede, Fr.,** Kaufmann in Oldenburg, an der 22. Versammlung; 1 mal.
125. **Koppel, M.,** Senator in Leer, an der 16. Versammlung; 1 mal.
126. **Köppen,** Baurath in Oldenburg, an der 23. und 24. Zusammenkunft; 2 mal.
127. **Krantz,** Bauführer in Oldenburg, an der 9. Versammlung; 1 mal.
128. **Kreymborg,** Amtsrichter in Damme, an der 13. und 20. Versammlung; 2 mal.

129. **Kreymborg**, Gemeinde-Vorsteher in Lohne, an der 10. Zusammenkunft; 1 mal.
130. **Künsemüller**, Fabrikant in Bramsche, an der 1., 2., 3., 9. bis 14., 16. bis 22. und 24. Versammlung; 17 mal.
131. **Kunst, J. C.**, Consul in Brake, an der 2. bis 17. und 20. Versammlung; 17 mal.
132. **Lantzius-Beninga**, Gutsbesitzer in Stickelkamp, an der 11. bis 24. Zusammenkunft; 14 mal.
133. **Lanz**, Dr. in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.
134. **Lauff**, Ober-Bauinspector in Oldenburg, an der 1., 5., 7., 8., 9., 13., 19., 21., 23. und 24. Versammlung; 10 mal.
135. **v. Lilienthal**, Regierungs-Assessor in Aurich, an der 24. Versammlung; 1 mal.
136. **Lindemann**, Fischerei-Gesellschafts-Director in Emden, an der 24. Versammlung; 1 mal.
137. **v. d. Lippe**, Proprietair in Oldenburg, an der 14. und 15. Versammlung; 2 mal.
138. **Loets, B.**, Senator in Leer, an der 4. und 24. Versammlung; 2 mal.
139. **Lübbing**, Ziegeleibesitzer in Huntlosen, an der 19. Zusammenkunft; 1 mal.
140. **Luerssen, Karl**, Fabrikant in Delmenhorst, an der 2. bis 5., 7., 9., 10. und 17. Versammlung; 8 mal.
141. **Lührs, O.**, in Sande, an der 14. Versammlung; 1 mal.
142. **Mahlstedt, G.**, Consul in Oldenburg, an der 7. bis 15., 17. bis 19., 21. bis 23. Versammlung; 15 mal.
143. **Marcus**, Dr., Syndicus in Bremen, an der 1. bis 7., 9., 10. und 14. Versammlung; 10 mal.
144. **Marschall**, Eisenbahn-Ingenieur in Oldenburg, an der 2., 4. und 7. Zusammenkunft; 3 mal.
145. **Maren, F.**, Kaufmann in Quakenbrück, an der 20. Versammlung; 1 mal.
146. **Mecke**, Fabrikant in Ocholt-Oldenburg, an der 9. Versammlung; 1 mal.
147. **Meendsen-Bohlken**, Regierungsbaumeister in Oldenburg, an der 17. bis 21. Versammlung; 5 mal.

148. **Meentzen, Karl,** Kaufmann in Oldenburg, an der 22. bis 24. Versammlung; 3 mal.
149. **Meistermann,** Gemeindevorsteher in Löningen, an der 20., 21., 23. und 24. Versammlung; 4 mal.
150. **v. Mendel,** General-Secretair in Oldenburg, an der 8. bis 11., 17. und 19. Versammlung; 6 mal.
151. **Mettcker,** Rathsherr in Jever, an der 11. bis 24. Versammlung; 14 mal.
152. **Meyer, Benno,** Gutsbesitzer in Holte bei Damme, an der 13., 20. und 23. Zusammenkunft; 3 mal.
153. **Meyer,** Eisenbahn-Inspector in Oldenburg, an der 23. Versammlung; 1 mal.
154. **Meyer,** Hof-Apotheker in Oldenburg, an der 11., 13. bis 15., 18., 20., 22. und 24. Zusammenkunft; 8 mal.
155. **Meyer,** Landrath in Leer, an der 15., 16., 18., 19., 20., 22. bis 24. Versammlung; 8 mal.
156. **Meyer,** Ober-Vermessungs-Inspector in Oldenburg, an der 3. bis 9., 11., 12., 13. und 24. Versammlung; 11 mal.
157. **Meyer, E.,** Regierungs-Referendar in Bersenbrück, an der 22. Versammlung; 1 mal.
158. **Meyer, W.,** Zimmermeister in Oldenburg, an der 8., 11., 14., 16. und 18. Versammlung; 5 mal.
159. **Miquél,** Dr., Oberbürgermeister in Frankfurt a./M., früher in Osnabrück, an der 6. Versammlung; 1 mal.
160. **Mittweg,** Landgerichtsrath in Lonne, an der 21. und 22. Versammlung; 2 mal.
161. **Möhlenhoff,** Eisenbahn-Revisor in Oldenburg, an der 5., 7., 11., 13., 15., 17., 18., 19., 21., 22. und 23. Versammlung; 11 mal.
162. **Möhlmann,** Kaufmann in Jever, an der 11. Versammlung; 1 mal.
163. **Mohr,** Fabrikant in Zwischenahn, an der 4., 5. und 6. Versammlung; 3 mal.
164. **Möllmann,** Dr., Syndicus in Osnabrück, an der 18. Zusammenkunft; 1 mal.
165. **Müller, B.,** Kaufmann in Brake, an der 4., 5., 7. bis 9. Versammlung; 5 mal.

166. **Müller, C. Fr.**, Oeconom in Königsfeld bei Nordenham, an der 14. bis 24. Versammlung; 11 mal.
167. **Müller**, Consul in Brake, an der 1. Versammlung; 1 mal.
168. **Müller, Fr.**, Kaufmann in Nordenham, an der 10. Sitzung; 1 mal.
169. **Müller, H.**, Dr., in Philadelphia, an der 10. Versammlung; 1 mal.
170. **Müller, H. G.**, General-Agent in Oldenburg, an der 7. bis 24. Versammlung; 18 mal.
171. **Müller, J.**, Kaufmann in Brake, an der 3. Versammlung; 1 mal.
172. **Müller, Johs.**, junr., Kaufmann in Brake, an der 22. bis 24. Versammlung; 3 mal.
173. **Müller, Julius**, Gutsbesitzer in Nutzhorn bei Delmenhorst, an der 9., 12., 13., 15., 17., 21. und 23. Versammlung; 7 mal.
174. **Müller, K.**, Rentier in Brake, an der 23. Versammlung; 1 mal.
175. **Müller, O.**, in Atens, an der 16. und 19. Versammlung; 2 mal.
176. **Müller, W.**, Kaufmann in Nordenham, an der 13. bis 16. und 22. Zusammenkunft; 5 mal.
177. **v. Negelein**, Gutsbesitzer in Neuenburg, an der 2., 3. bis 5., 7., 8., 11. bis 14., 17., 18., 21., 23. und 24. Versammlung; 15 mal.
178. **Niemeyer**, Baurath in Oldenburg, an der 1., 3. bis 5., 9., 11., 15., 17., 19., 20., 22. bis 24. Versammlung; 13 mal.
179. **Noell**, Ober-Bauinspector in Oldenburg, an der 1. bis 9., 11. bis 19., 21. bis 23. Versammlung; 21 mal.
180. **Nose**, Director aus Düsseldorf, an der 22. Sitzung; 1 mal.
181. **Notholt, W.**, Geschäftsführer in Oldenburg, an der 16. bis 18., 20. und 22. Versammlung; 5 mal.
182. **Oeltermann**, Bau-Inspector in Cloppenburg, an der 14. und 20. Versammlung; 2 mal.
183. **Oetken**, Bürgermeister in Wilhelmshaven, an der 23. Versammlung; 1 mal.

184. **Ohrt,** Oberförster in Oldenburg, an der 15., 17., 19., 21., 23. und 24. Versammlung; 6 mal.
185. **Olshausen,** Landes-Oeconomierath in Oldenburg, an der 13., 14., 16., 19., 20. und 21. Versammlung; 6 mal.
186. **Osthoff,** Stadtbaumeister in Oldenburg, an der 7. und 10. Versammlung; 2 mal.
187. **Otto,** Forstmeister in Oldenburg, an der 21., 23. und 24. Versammlung; 3 mal.
188. **Pannenborg, J. C.,** Bankdirector in Leer, an der 24. Zusammenkunft; 1 mal.
189. **Pape,** Apotheker in Neuenkirchen, an der 13. Versammlung; 1 mal.
190. **Peper, Joh.,** Kaufmann in Wilhelmshaven, an der 19., 20., 22. bis 24. Sitzung; 5 mal.
191. **Petersen,** Dr., Gutsbesitzer in Berum, an der 2. Versammlung; 1 mal.
192. **Petersen,** Oeconomierath in Oldenburg, an der 2. bis 5. und 7. Versammlung; 5 mal.
193. **Plaßmann, W.,** Kaufmann in Brake, an der 21. und 22. Versammlung; 2 mal.
194. **Praëi,** Postdirector in Leer, an der 24. Versammlung; 1 mal.
195. **Preller,** Director in Varel, an der 10. Versammlung; 1 mal.
196. **Rahusen, R.,** Kaufmann in Leer, an der 16. und 24. Versammlung; 2 mal.
197. **Ramsauer,** Ober-Regierungsrath, Amtshauptmann in Vechta, an sämmtlichen 24 Versammlungen.
198. **Ranafier,** Ober-Maschinen-Inspector in Oldenburg, an der 1., 4., 5., 9., 11. bis 13., 15., 17., 19. und 23. Versammlung; 11 mal.
199. **Rechtern,** Hafenbau-Director in Wilhelmshaven, an der 9. Zusammenkunft; 1 mal.
200. **Reling, A.,** Gemeindevorsteher in Relinghausen, an der 23. und 24. Versammlung; 2 mal.
201. **v. Rensen, P.,** Dispacheur in Emden, an der 24. Versammlung; 1 mal.
202. **Reyersbach,** Eisenbahn-Hülfsarbeiter in Oldenburg, an der 23. Versammlung; 1 mal.

203. **Richter**, Regierungs-Assessor und Ober-Zollinspector in Leer, an der 24. Sitzung; 1 mal.
204. **Rieken**, Eisenbahn-Bauinspector in Quakenbrück, an der 5. bis 7., 9., 13. bis 15., 19. bis 24. Zusammenkunft; 13 mal.
205. **v. Rössing**, Freiherr, Kammerherr auf Gut Lage bei Essen, an der 20., 22. bis 24. Versammlung; 4 mal.
206. **Roter, Hermann**, Kaufmann in Cloppenburg, an der 22. bis 24. Versammlung; 3 mal.
207. **Rüdebusch, G.**, Gutsbesitzer in Huntlosen, an der 15. Versammlung; 1 mal.
208. **Rüder**, Geh. Ober-Cammerrath in Oldenburg, an der 10., 11., 13., 14. und 21. Versammlung; 5 mal.
209. **Ruhstrat**, Amtshauptmann in Ellwürden, an der 12. bis 17., 19., 21. und 23. Zusammenkunft; 9 mal.
210. **Ruhstrat**, Baurath in Vechta, an der 7., 9., 10., 12., 15., 20. und 23. Versammlung; 7 mal.
211. **Russell, Hermann**, Director in Leer, an der 21., 23. und 24. Versammlung; 3 mal.
212. **Russell, H.**, Rathsherr in Haselünne, an der 20. Versammlung; 1 mal.
213. **Sander**, Fabrikant in Ocholt-Oldenburg, an der 9., 10., 12., 13., 15., 17. bis 20. Versammlung; 9 mal.
214. **Schacht**, Baurath in Oldenburg, an der 3., 5. bis 7., 9., 11., 12., 14., 15., 17., 19. und 24. Versammlung; 12 mal.
215. **Schade, C.**, Kaufmann in Quakenbrück, an der 19. bis 22. und 24. Versammlung; 5 mal.
216. **Scharf, B.**, Redacteur in Oldenburg, an der 14., 18., 19. und 22. Versammlung; 4 mal.
217. **Scheer**, Amtshauptmann in Brake, an der 23. und 24. Versammlung; 2 mal.
218. **Scheffler**, Vermessungs-Director in Oldenburg, an der 4., 6., 12. bis 14. Sitzung; 5 mal.
219. **Schetter, Johs.**, Bürgermeister in Wildeshausen, an der 13., 15. bis 24. Versammlung; 11 mal.
220. **Schiff, Ad.**, Bankdirector in Elsfleth, an der 1., 4., 5., 8., 10., 18., 20., 22. und 24. Versammlung; 9 mal.

221. **Schiff, Theod.**, Fabrikant in Elsfleth, an der 7. bis 10., 14., 16., 18., 21., 22. und 23. Versammlung; 10 mal.
222. **Schlitte, H.**, General-Agent in Hannover, an der 24. Versammlung; 1 mal.
223. **Schmidt**, Baurath in Oldenburg, an der 1. bis 13. Versammlung; 13 mal.
224. **Schmitt**, Regierungs-Bauführer in Oldenburg, an der 23. und 24. Sitzung; 2 mal.
225. **Schreiber**, Bergwerks-Director in Borgloh, an der 3. Zusammenkunft; 1 mal.
226. **Schröder**, Commerzienrath in Quakenbrück, an der 2., 3., 7., 13., 15., 19., 20. und 22. Versammlung; 8 mal.
227. **Schultze, Aug.**, Fabrikant in Oldenburg, an der 4., 6. bis 11., 13. bis 15., 17. bis 19., 23. und 24. Versammlung; 15 mal.
228. **Schultze, F.**, Fabrikant in Brake, an der 19. bis 21. Versammlung; 4 mal.
229. **Schultze, H. W.**, Kaufmann in Bremen, an der 21. Versammlung; 1 mal.
230. **Schultze, Jul.**, Director in Augustfehn-Oldenburg, an der 5., 6. und 15. Zusammenkunft; 3 mal.
231. **Schumacher**, Bürgermeister in Brake, an der 11., 14. und 15. Versammlung; 3 mal.
232. **Schwarze, C.**, Kaufmann in Diepholz, an der 20. und 22. Versammlung; 2 mal.
233. **Segebade**, Bau-Inspector in Abbehausen, an der 16., 19. bis 24. Versammlung; 7 mal.
234. **Siebold**, Geh. Finanzrath in Frankfurt a./M., an der 1., 4., 7., 9., 11., 12., 14., 15., 17. und 22. Versammlung; 10 mal.
235. **Specht**, Kaufmann in Nordenham, an der 3. bis 8. und 10. Zusammenkunft; 6 mal.
236. **Stalling, Paul**, Verlagsbuchhändler in Oldenburg, an der 24. Versammlung; 1 mal.
237. **Strackerjan**, Regierungs-Assessor in Lübeck, an der 14. bis 17., 19. bis 21. Versammlung; 11 mal.
238. **Strackerjan**, Geh. Regierungs-Rath, Amtshauptmann in Brake, an der 8. Versammlung; 1 mal.

239. **Striepling,** Eisenbahn-Revisor in Oldenburg, an der 12., 17. bis 19., 21., 22. und 24. Versammlung; 7 mal.
240. **Stumpf, F.,** General-Secretair in Osnabrück, an der 6., 9. bis 11., 13. bis 16., 18., 20., 22. und 24. Zusammenkunft; 12 mal.
241. **Stute, J. A. C.,** Kaufmann in Bremen, an der 21., 23. und 24. Versammlung; 3 mal.
242. **Süßmilch,** Rathsherr in Jever, an der 1. und 2. Sitzung; 2 mal.
243. **Tameling,** Rathsherr in Varel, an der 20. bis 24. Versammlung; 5 mal.
244. **Tannert, R.,** Dr., Redacteur in Oldenburg, an der 19. Versammlung; 1 mal.
245. **Tantzen, H. C.,** Landmann in Hiddingen, an der 13. Versammlung; 1 mal.
246. **Tantzen, Th. J.,** Landmann in Heering bei Abbehausen, an der 14., 16., 17., 19., 21. und 23. Versammlung; 6 mal.
247. **Tapken, M. Fr.,** Kaufmann in Wilhelmshaven, an der 13. bis 15., 17., 19. bis 24. Versammlung; 10 mal.
248. **Temme,** Hütten-Director in Osnabrück, an der 2. bis 9., 11. bis 15., 18. und 19. Versammlung; 15 mal.
249. **Tenne,** Ober-Maschinen-Inspector in Oldenburg, an der 1., 2., 9., 14., 15., 17., 19., 21. und 23. Zusammenkunft; 9 mal.
250. **Tewes, Rudolf,** Consul in Bremen, an der 15. Versammlung; 1 mal.
251. **Thaden, J. F.,** Kaufmann in Großensiel, an der 4. bis 9. Versammlung; 6 mal.
252. **Theis,** Senator in Quakenbrück, an der 22. und 24. Versammlung; 2 mal.
253. **v. Thünen,** Bürgermeister in Varel, an der 19., 22. und 23. Versammlung; 3 mal.
254. **Toel,** Pastor in Schortens, an der 13. Versammlung; 1 mal.
255. **Treupel,** Dr., Fabrikant in Nordenham, an der 19. bis 22. und 24. Zusammenkunft; 5 mal.

256. **Trouchon,** Ober-Weg- und Wasserbau-Inspector in Jever, an der 24. Versammlung; 1 mal.

257. **Tuitjer,** Bau-Inspector in Berne, an der 22. und 24. Versammlung; 2 mal.

258. **Uhthoff,** Landes-Bau-Inspector in Aurich, an der 19. Versammlung; 1 mal.

259. **Varenhorst,** Bürgermeister in Fürstenau, an der 21. und 23. Versammlung; 2 mal.

260. **Vellguth, Carl,** Fabrikant in Ocholt-Bremen, an der 17., 21. bis 24. Versammlung; 5 mal.

261. **Versmann,** Dr., London-Oldenburg, an der 11., 12., 14. bis 16. Versammlung; 5 mal.

262. **Vissering,** Obergerichts-Anwalt in Aurich, an der 2. Versammlung; 1 mal.

263. **Volkmann, J. H.,** Kaufmann, Delmenhorst-Bremen, an der 21. und 23. Versammlung; 2 mal.

264. **Voß, Th. J.,** Kaufmann in Wilhelmshaven, an der 13., 14., 15. und 17. Versammlung; 4 mal.

265. **Weber, W.,** Kaufmann in Oldenburg, an der 22. und 24. Sitzung; 2 mal.

266. **Weißleder,** Bergwerks-Director in Borgloh, an der 10., 11. und 14. Sitzung; 3 mal.

267. **Wex,** Fabrikant in Delmenhorst, an der 1. und 2. Versammlung; 2 mal.

268. **Wiemann,** Commerzienrath in Leer, an der 1. bis 3., 5. bis 17., 19., 22. bis 24. Versammlung; 20 mal.

269. **Wilkening,** Bergwerks-Verwalter am Piesberge bei Osnabrück, an der 6. Versammlung; 1 mal.

270. **Willich,** Ministerialrath in Oldenburg, früher Amtshauptmann in Brake, an der 21. und 22. Versammlung; 2 mal.

271. **Windmüller,** Fabrikant in Zwischenahn, an der 14., 15., 21. und 23. Versammlung, 4 mal.

272. **Winkelmann,** Schuldirector in Quakenbrück, an der 13., 16. und 22. Versammlung; 3 mal.

273. **Winzer,** Commerzienrath in Georg-Marien-Hütte bei Osnabrück, an der 5., 6. und 9. Versammlung; 3 mal.

274. **v. Witzleben**, Rittergutsbesitzer in Hude, an der 17. bis 22. und 24. Zusammenkunft; 7 mal.
275. **Wolf, C.**, Senator in Osnabrück, an der 6. und 18. Versammlung; 2 mal.
276. **Wolff**, Ober-Baurath in Oldenburg, an der 1. bis 7., 9. bis 23. Versammlung; 22 mal.
277. **Wurthmann**, Director der Bugsir-Gesellschaft „Union" in Bremerhaven, an der 17., 22. und 24. Versammlung; 3 mal.
278. **Zedelius**, Amtshauptmann in Delmenhorst, an der 5. bis 7., 9. bis 24. Versammlung; 19 mal.
279. **Zedelius**, Ziegeleibesitzer in Woppenkamp bei Bockhorn, an der 1. bis 5., 7. und 9. Versammlung; 7 mal.
280. **Zeidler**, Weinhändler in Oldenburg, an der 14. bis 20., 22. und 24. Versammlung; 9 mal.
281. **Zeidler**, Civil-Ingenieur aus St. Petersburg, zeitweilig in Oldenburg, an der 19. Versammlung; 1 mal.

Die Versammlungen haben stattgefunden am:

15. März und 28. Juni 1877, erstere in Oldenburg, letztere in Rastede, ferner 4. März 1878 in Oldenburg, 26. Juni 1878 in Zwischenahn, 8. Febr. 1879 in Oldenburg, 7. Juli 1879 in Osnabrück, 28. Febr. 1880 in Oldenburg, 10. Juli 1880 in Brake, 4. Febr. 1881 in Oldenburg, 11. Juni 1881 in Varel, 4. März 1882 in Oldenburg, 19. Juni 1882 in Zwischenahn, 17. Febr. 1883 in Oldenburg, 2. Juni 1883 in Rastede, 23. Febr. 1884 in Oldenburg, 30. Juni 1884 in Nordenham, 28. Febr. 1885 in Oldenburg, 26. Juni 1885 in Osnabrück, 27. Febr. 1886 in Oldenburg, 26. Juni 1886 in Quakenbrück, 26. Febr. 1887 in Oldenburg, 18. Juni 1887 in Nordenham, 3. März 1888 in Oldenburg und 16. Juni 1888 in Leer, demnach

12 mal in Oldenburg (Winterversammlungen);
2 „ je in Rastede, Zwischenahn, Osnabrück und Nordenham (Sommerversammlungen).
1 „ „ in Brake, Varel, Quakenbrück und Leer (Sommerversammlungen).

Schlusswort.

Diese Denkschrift ist umfangreicher geworden, als ursprünglich angenommen werden konnte. Die Erledigung der Correcturen und die Bewältigung des Drucks hat sich deshalb auf die letzten Tage so zusammengedrängt, daß einzelne Probedruckbogen den Ausschußmitgliedern nicht mehr vorgelegt werden konnten. Die Ausarbeitungen der Mitarbeiter sind thunlichst unverändert wiedergegeben. Unter diesen Umständen dürfte es entschuldbar erscheinen, wenn kleine Mißverständnisse durchgeschlüpft sein sollten. Ein solches ist auf Seite 95 übersehen worden, wo in Folge einer unklaren Fassung des Protokolls der Conferenz vom 30. Juni 1884 im Absatz 3 angegeben ist, daß 7 Petroleumschuppen in den Besitz der Großherzoglichen Verwaltung übergegangen seien. Thatsächlich hat die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung von keinem derartigen Schuppen Besitz genommen.

Im Uebrigen hoffen wir, daß die Denkschrift aufmerksamen Lesern ein klares Bild von der regen Thätigkeit der „freien Vereinigung" hinterlassen wird.

Erläuterung der Graphischen Fahrpläne.

1. Die Züge sind durch diagonal über das Skelet gezogene Linien kenntlich gemacht, und beziehen sich die Fahrzeiten auf Oldenburger Zeit. Die Horizontalen des Skelets bedeuten die Stundenlinien von 5 Uhr Morgens bis 12 Uhr Mitternacht, die verticalen Linien beziehen sich dagegen auf die Stationen, zwischen welchen die einzelnen Züge befördert werden, deren Nummern durch größere Zahlen, welche parallel der Zugrichtung gestellt sind, bezeichnet und deren Ankunfts- und Abfahrtszeiten durch kleine Zahlen lediglich in Minuten an den Verticalen der einzelnen Stationsnamen angeschrieben worden sind, während die volle Stundenzahl durch die am Ende der nächst höher gelegenen Horizontalen angeschriebene Uhr zu ergänzen ist. Die Zahlen der oberen Columnen bedeuten die kilometrischen Entfernungen der Stationen.
2. Aus Vorstehendem ergiebt sich, daß ein Zug mit um so größerer Geschwindigkeit befördert wird, je weniger derselbe gegen die Horizontale geneigt ist. Nach gegenwärtigem Fahrplan sind die Geschwindigkeiten der Züge die folgenden:

		Kilometer pro Stunde
a) auf Vollbahnen	Schnellzüge	60—70
	Personenzüge	55—60
	Omnibuszüge	55
	Gemischte Züge	40—50
	Güter- u. Viehzüge	30—40
b) auf Secundärbahnen	alle Züge	30—40

3. Secundärbetrieb besteht zur Zeit auf den Strecken Ahlhorn-Lohne, Jever-Carolinensiel, Jever-Landesgrenze und Essen-Löningen, außerdem wurde derselbe zeitweilig eingeführt:

auf der Strecke Brake-Nordenham,
" " " Sande-Jever.

Fahrplan vom

	Neuschanz	Weener	Leer	Augustfehn	Ocholt	Zwischenahn	Oldenburg	Carolinensiel	Wittmund	Jever	Jever	Sande	Wilhelmshaven	Wilhelmshaven	Sande	Varel	Rastede	Oldenburg	Hude	Delmenhorst	Bremen
km	81	71	55	38	23	15		19		0	20	13	0 / 8	0	97 / 89	75	56	44	28	14	0
	eröffnet am 20. Nov. 1876		eröffnet am 15. Juni 1869.								eröffnet am 15. Octob. 1871					eröffnet am 3. September 1867.			eröffnet am 15. Juli 1867.		

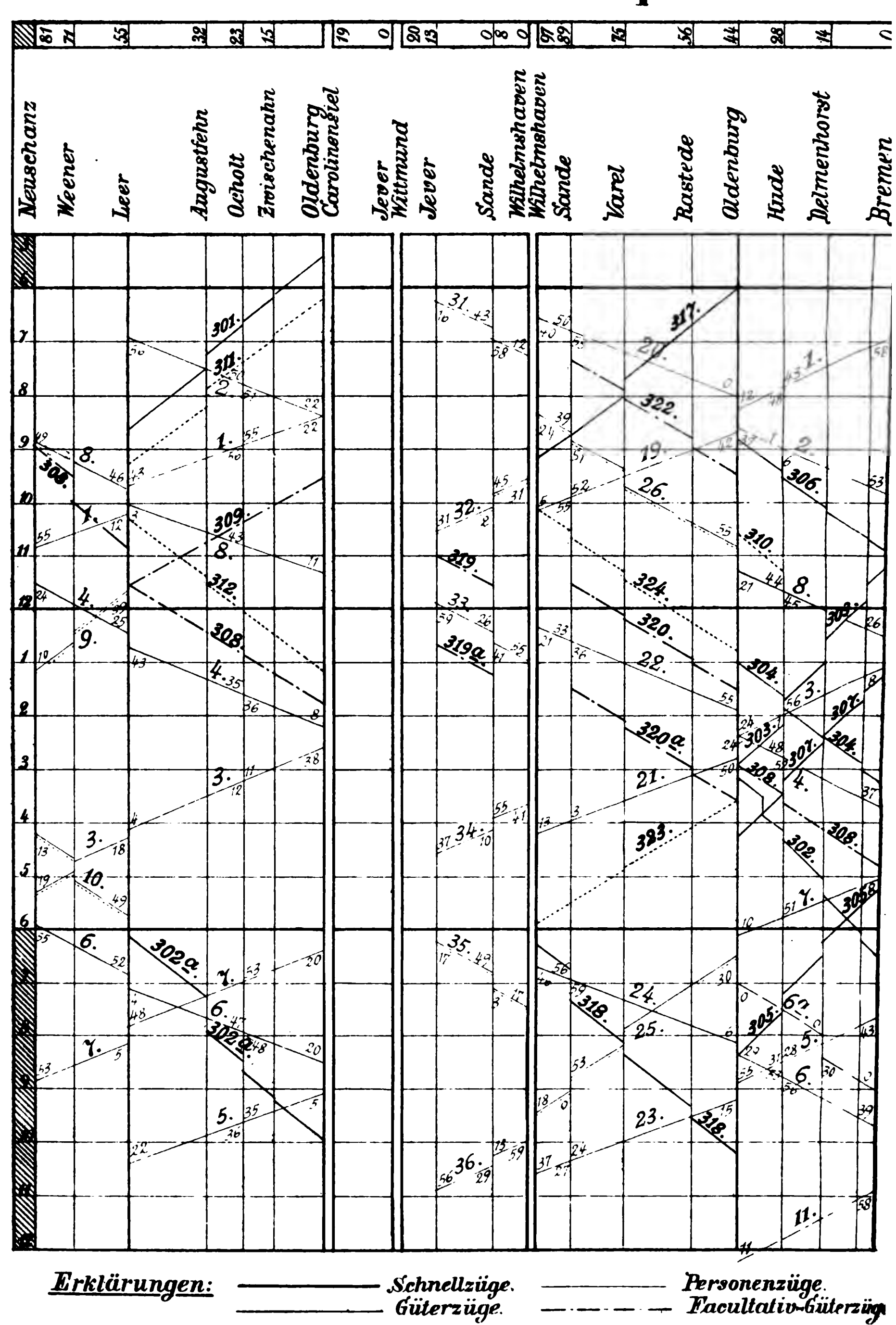
Erklärungen: ——— Schnellzüge. ——— Personenzüge. ——— Güterzüge. —·—·— Facultativ-Güterzüge.

15. October 1876.

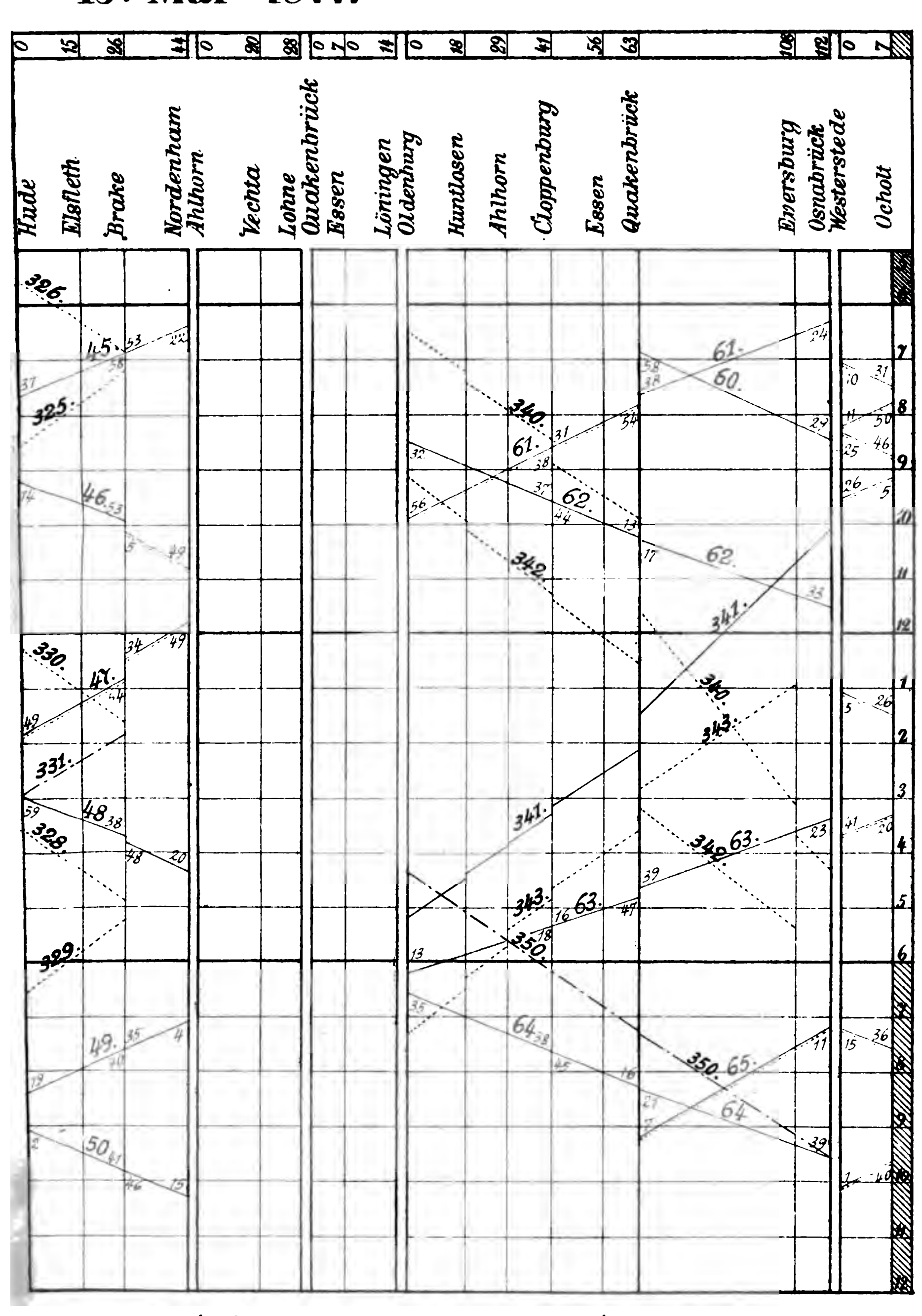
0	15	26	44	0	20	38	0	7	0	14	0	18	29	41	56	63	106	112	0	7
Hude	Elsfleth	Brake	Nordenham	Ahlhorn	Vechta	Lohne	Quakenbrück	Essen	Essen	Löningen	Oldenburg	Huntlosen	Ahlhorn	Cloppenburg	Essen	Quakenbrück	Eversburg	Osnabrück	Westerstede	Ocholt

Gemischte Züge. Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom

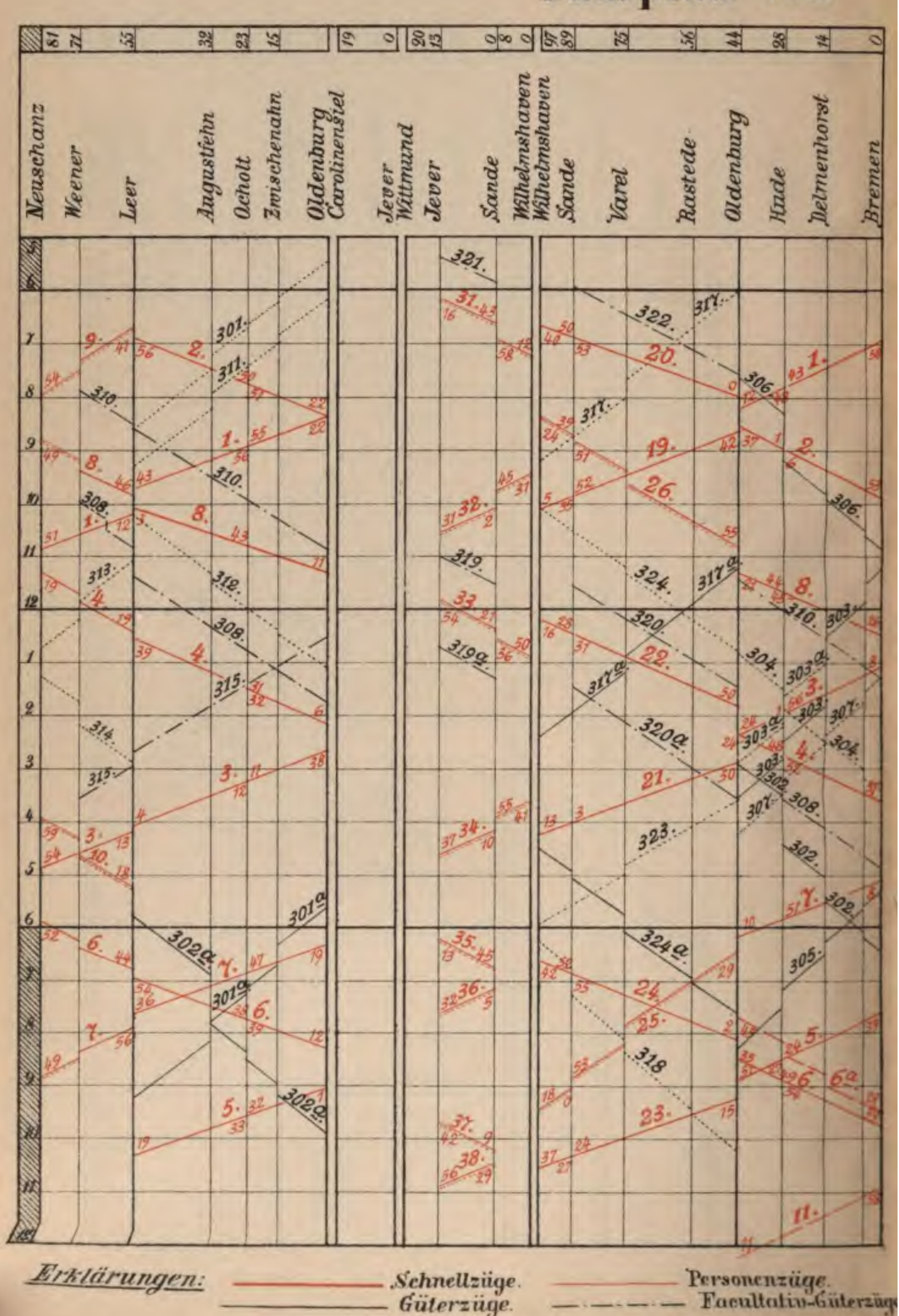


15. Mai 1877.



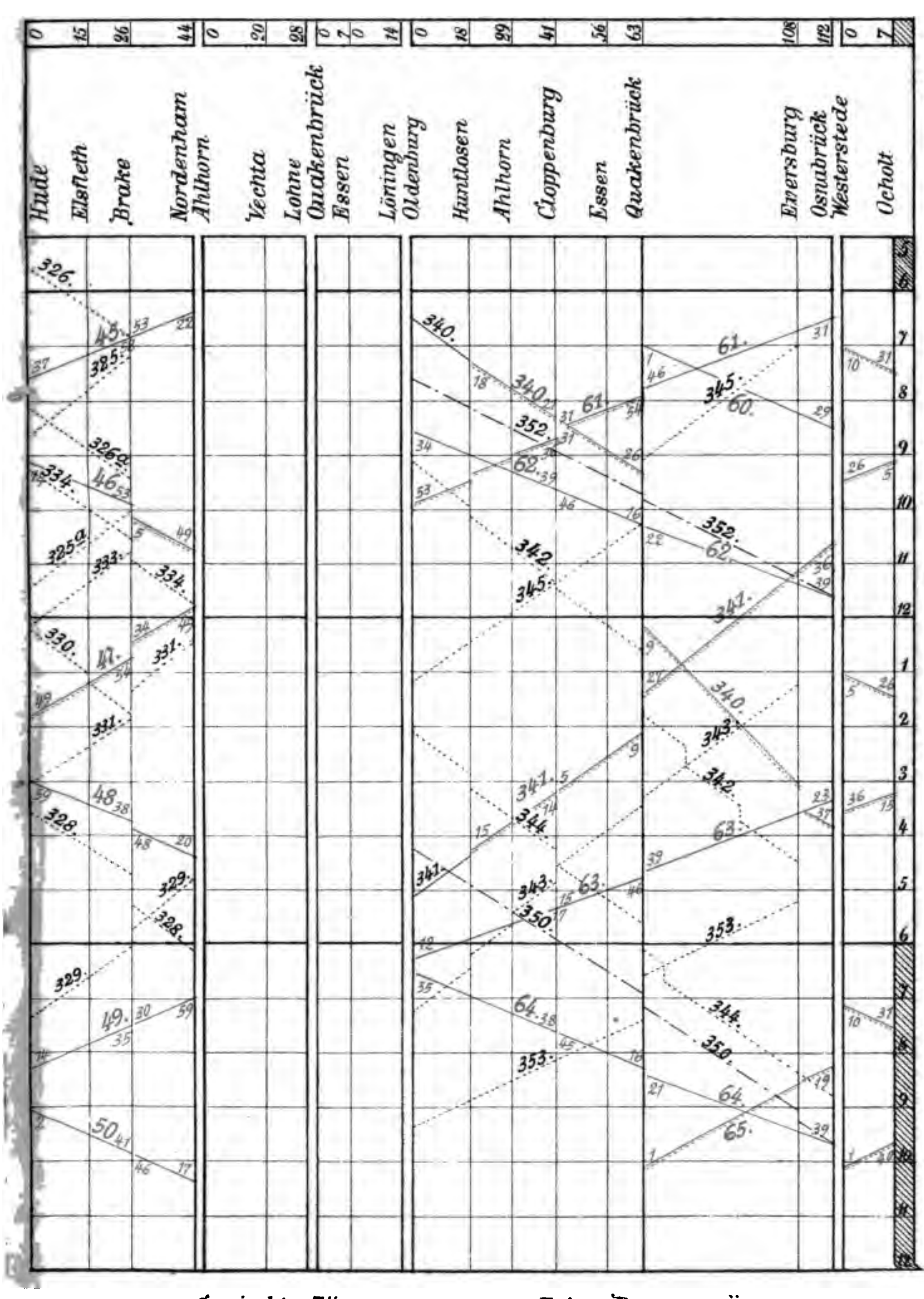
Gemischte Züge. — — — — — — Extra-Personenzüge.
.... Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüg

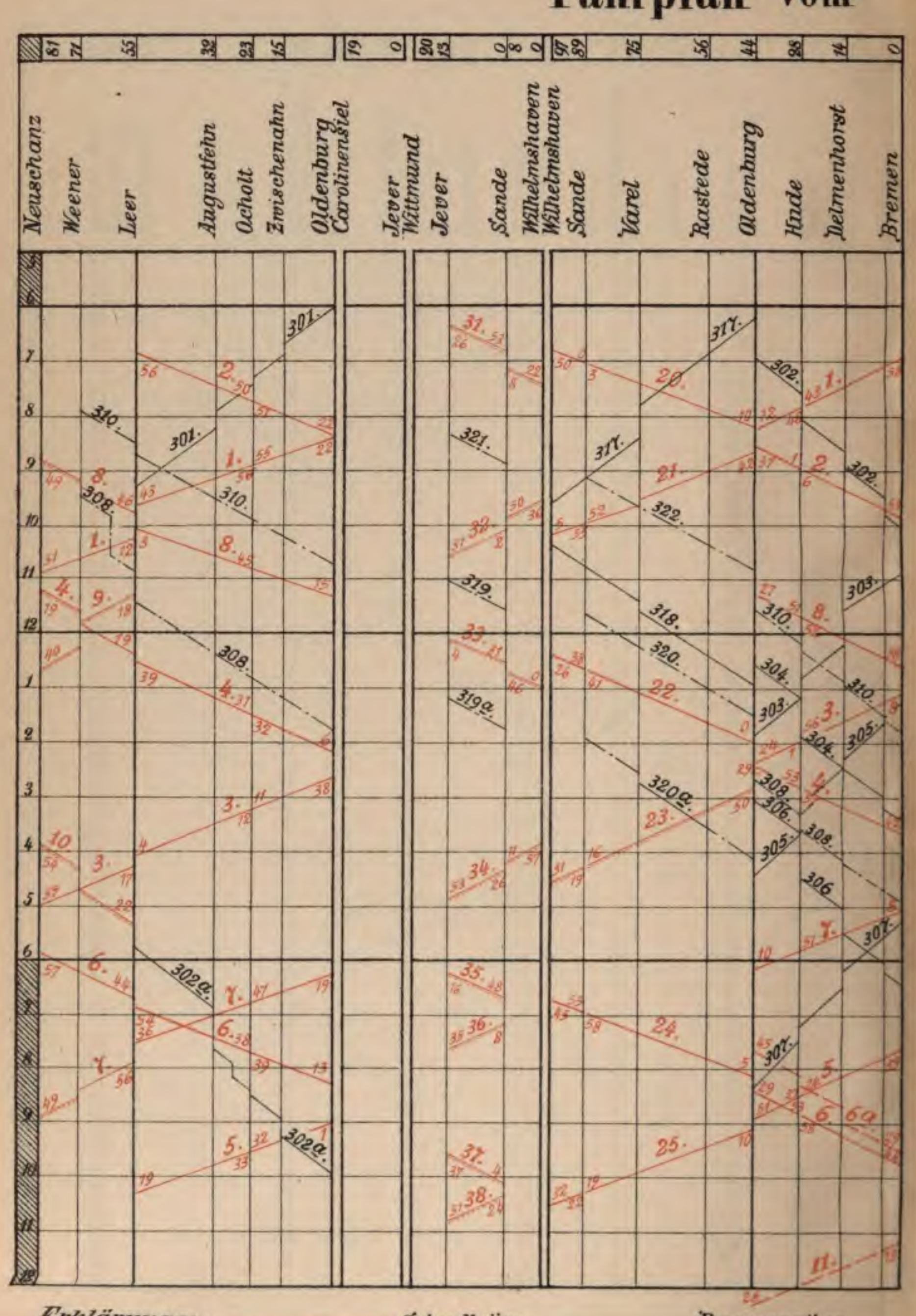
15. Mai 1878.



———————— Gemischte Züge. — — — — — — Extra-Personenzüge.

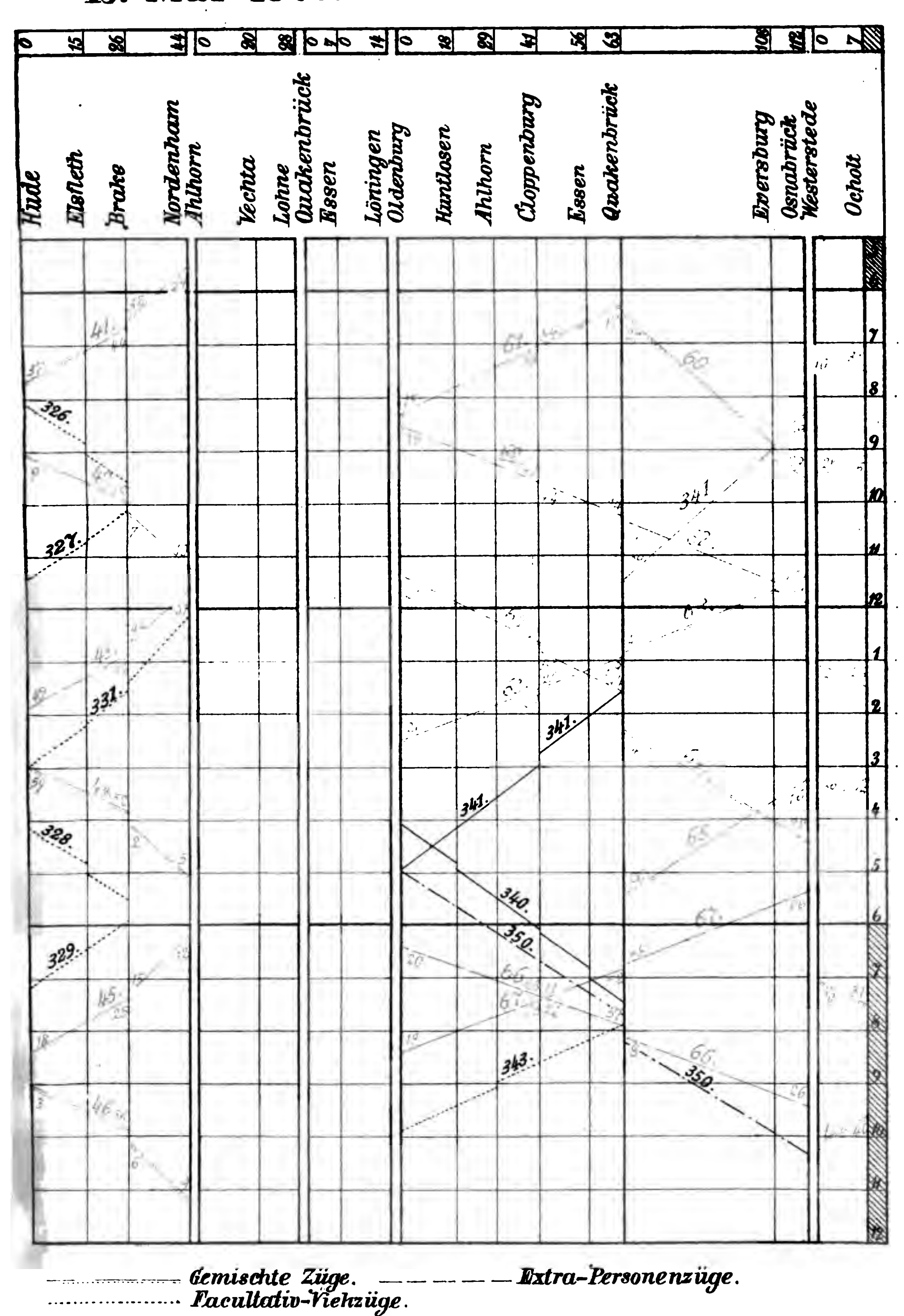
················ Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



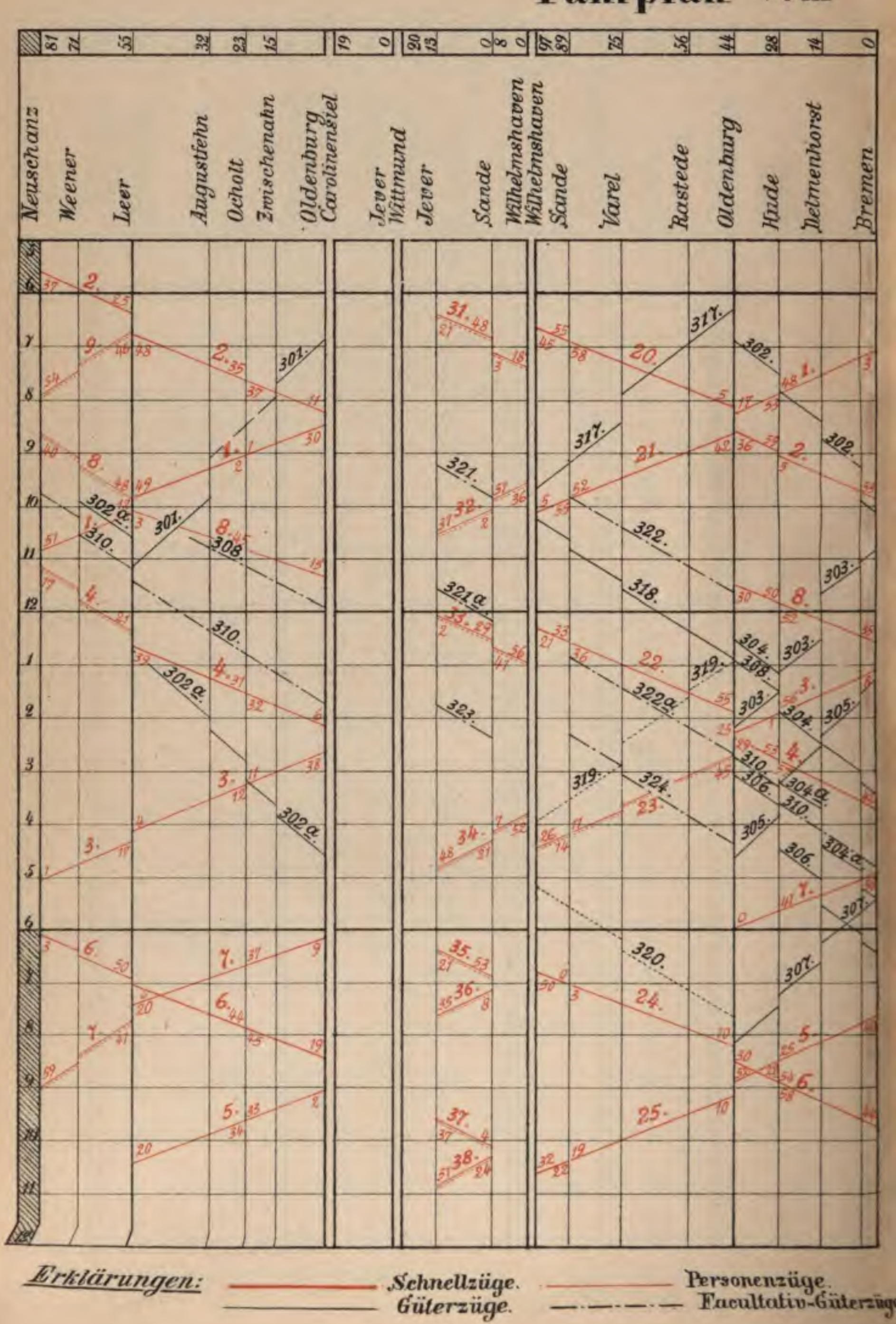
Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüge.

15. Mai 1879.

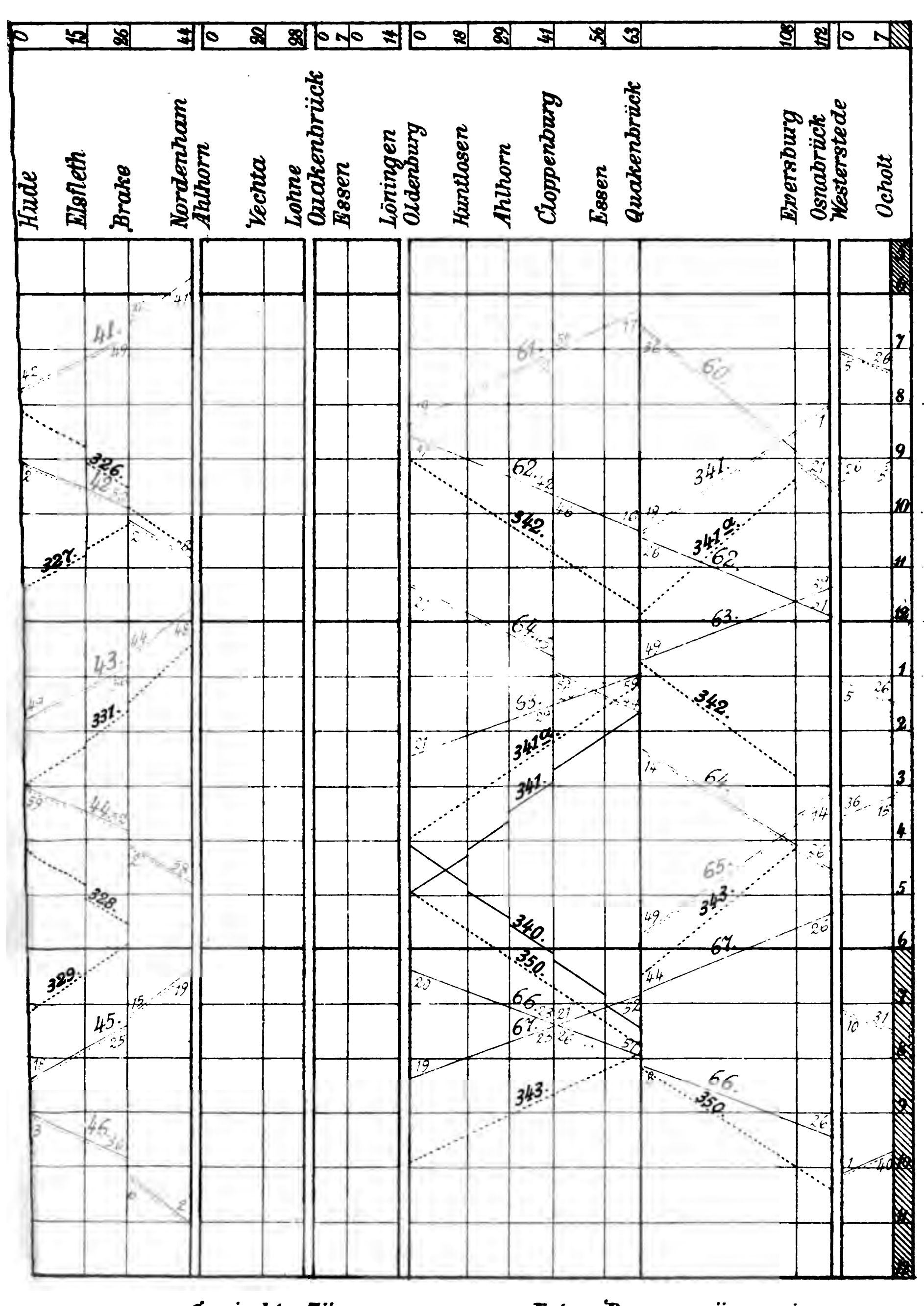


Gemischte Züge. Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom

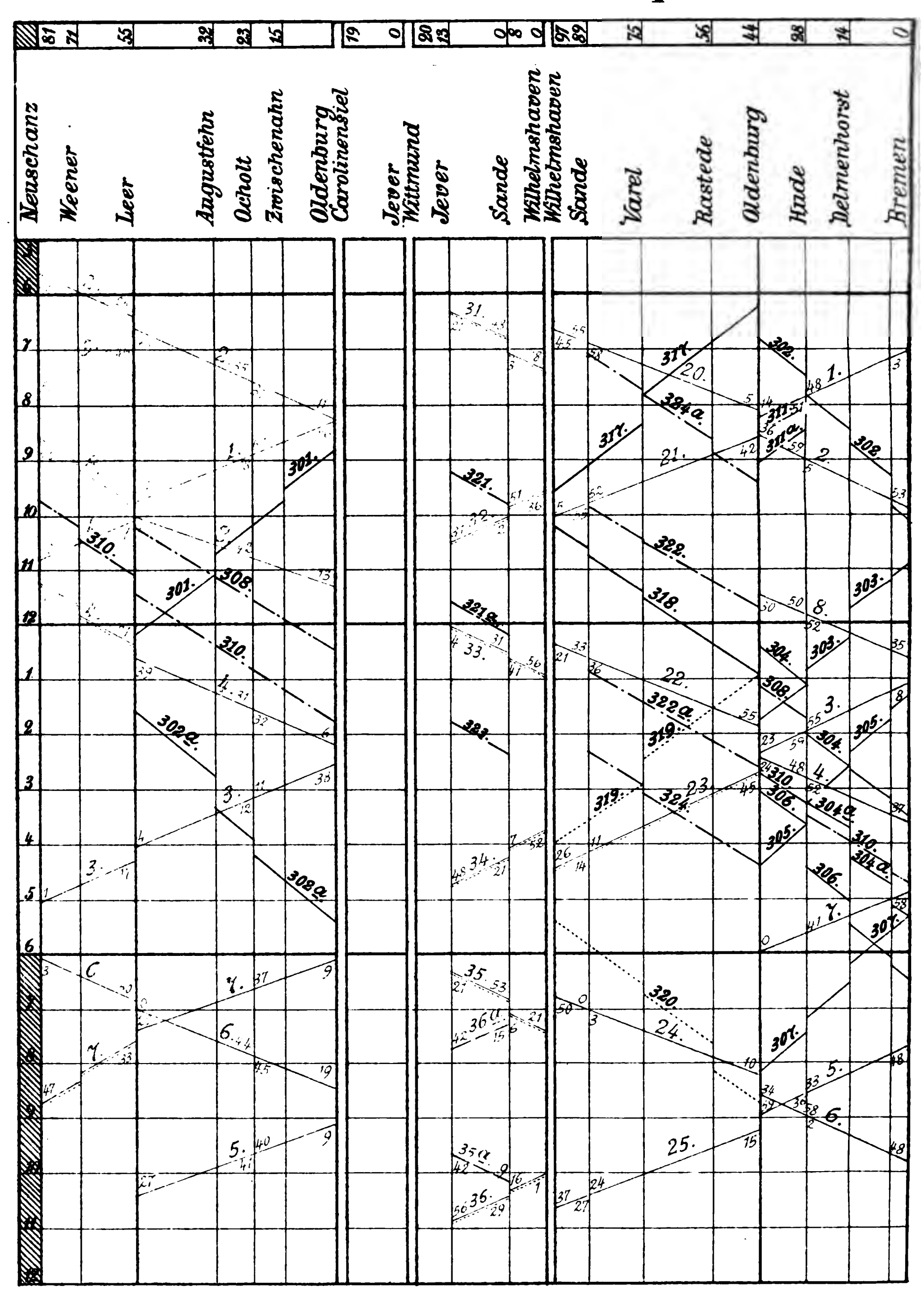


15. Mai 1880.



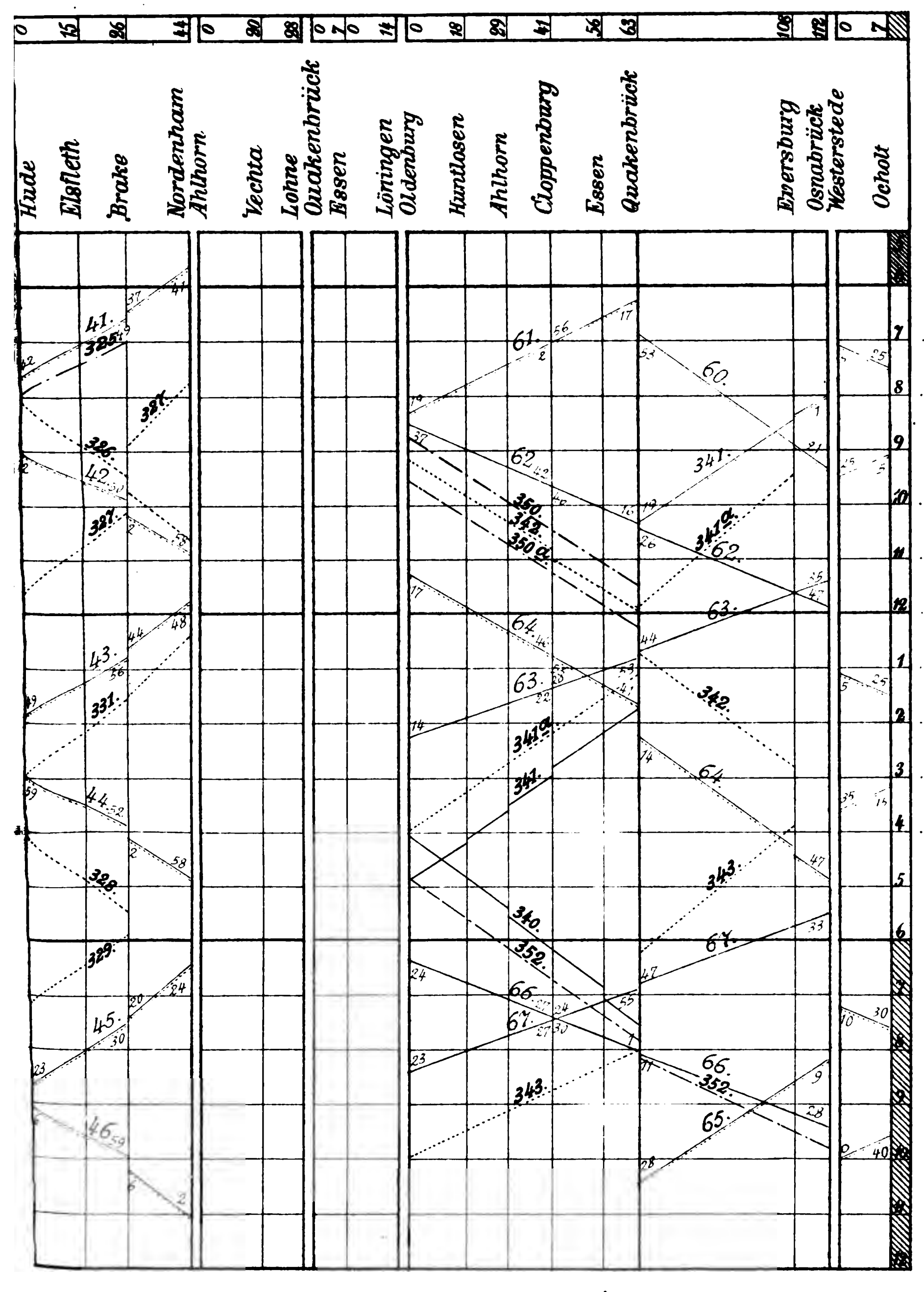
Gemischte Züge. Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



Erklärungen: ——— *Schnellzüge.* ——— *Personenzüge.* ——— *Güterzüge.* —·—·— *Facultativ-Güterzüge*

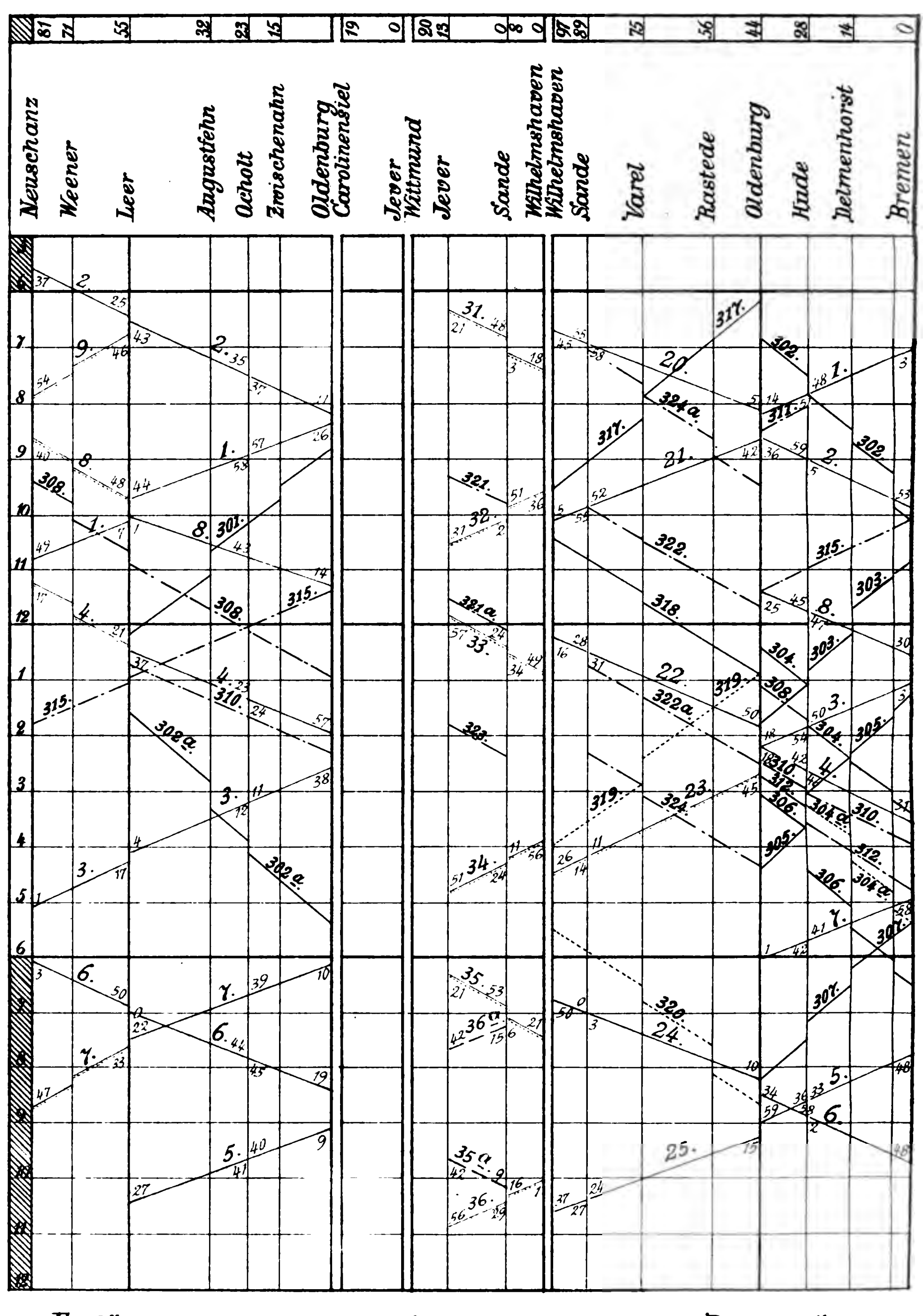
15. Mai 1881.



Gemischte Züge. ——————Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

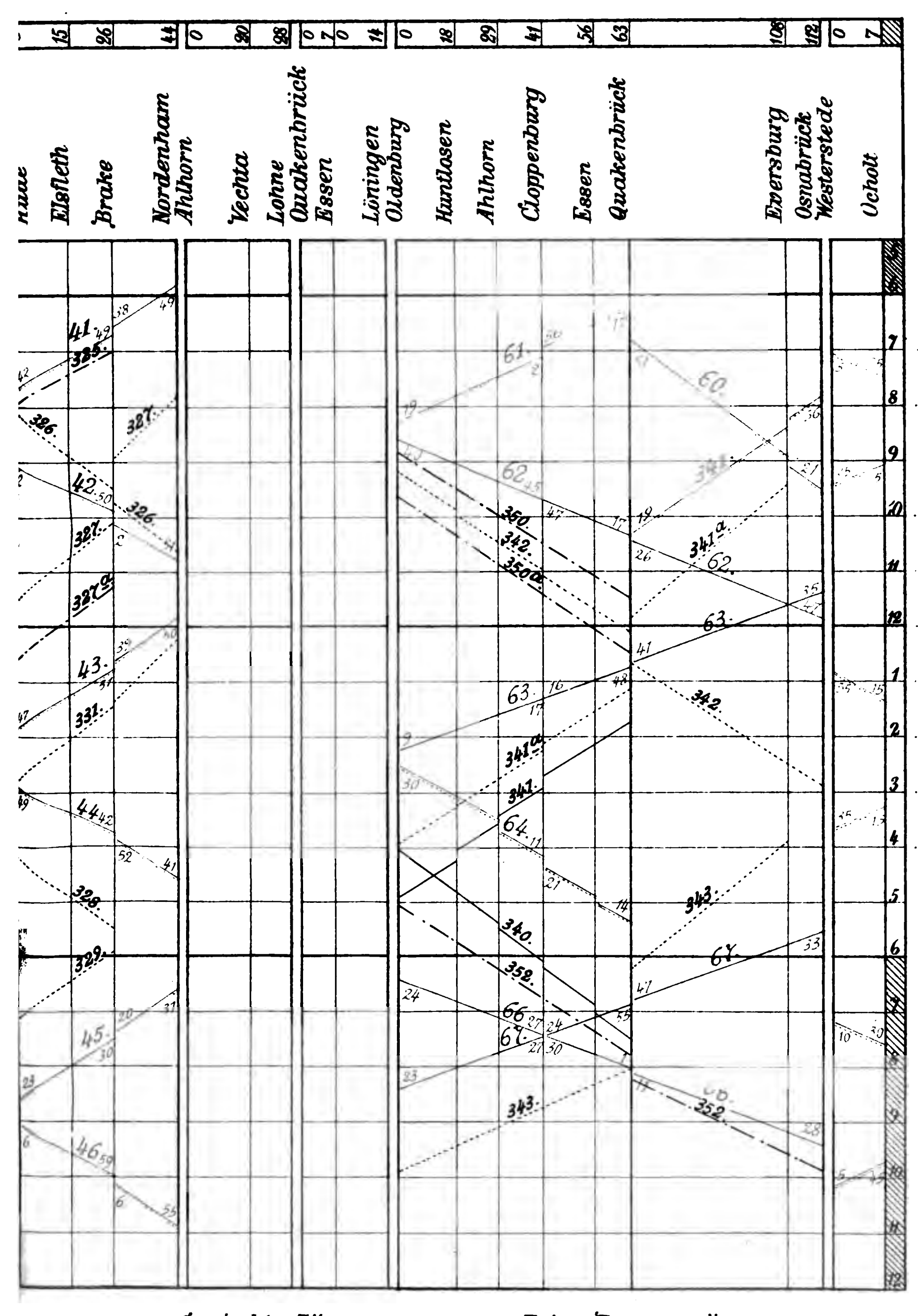


Fahrplan vom



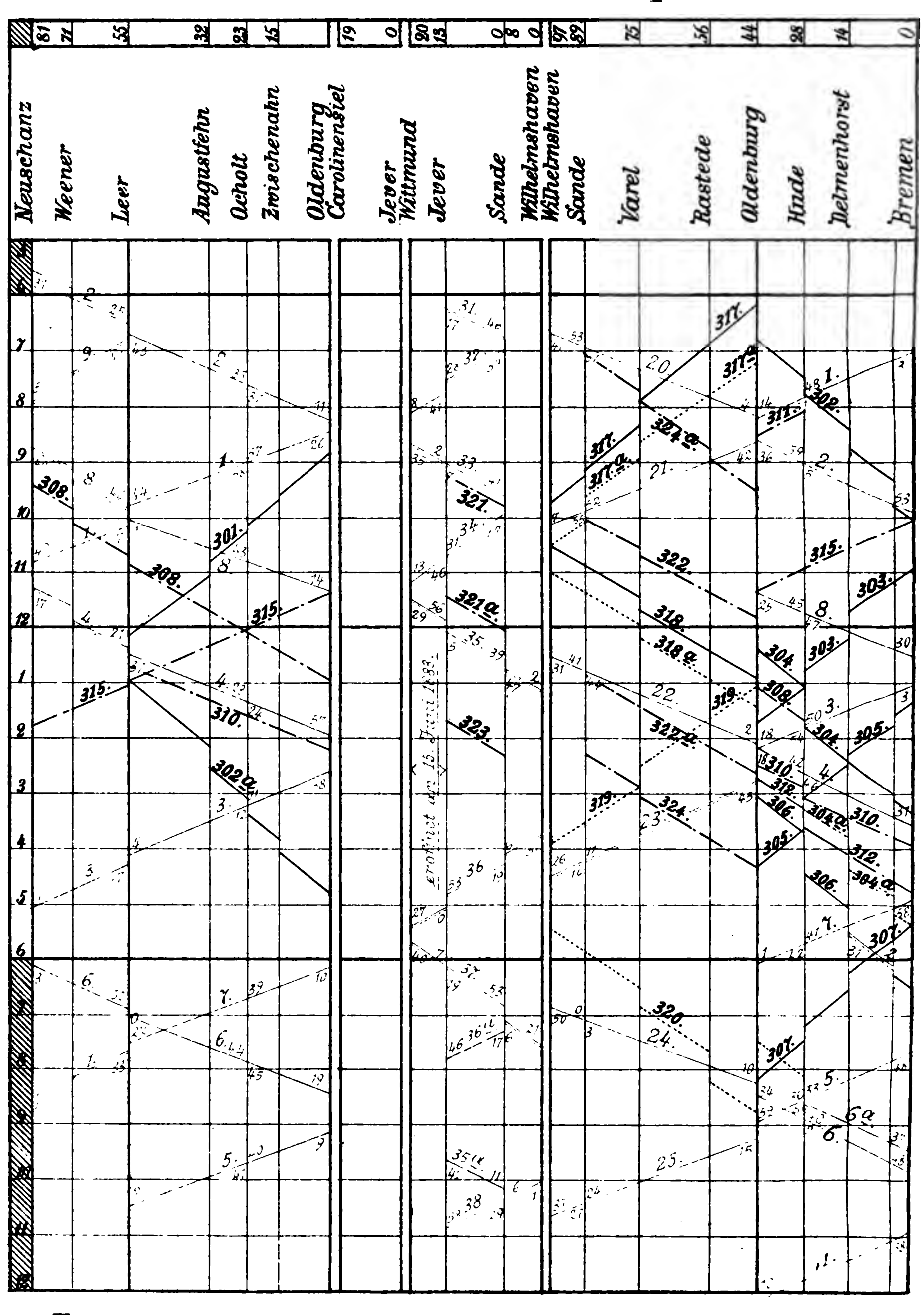
Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüge.

1. Juni 1882.



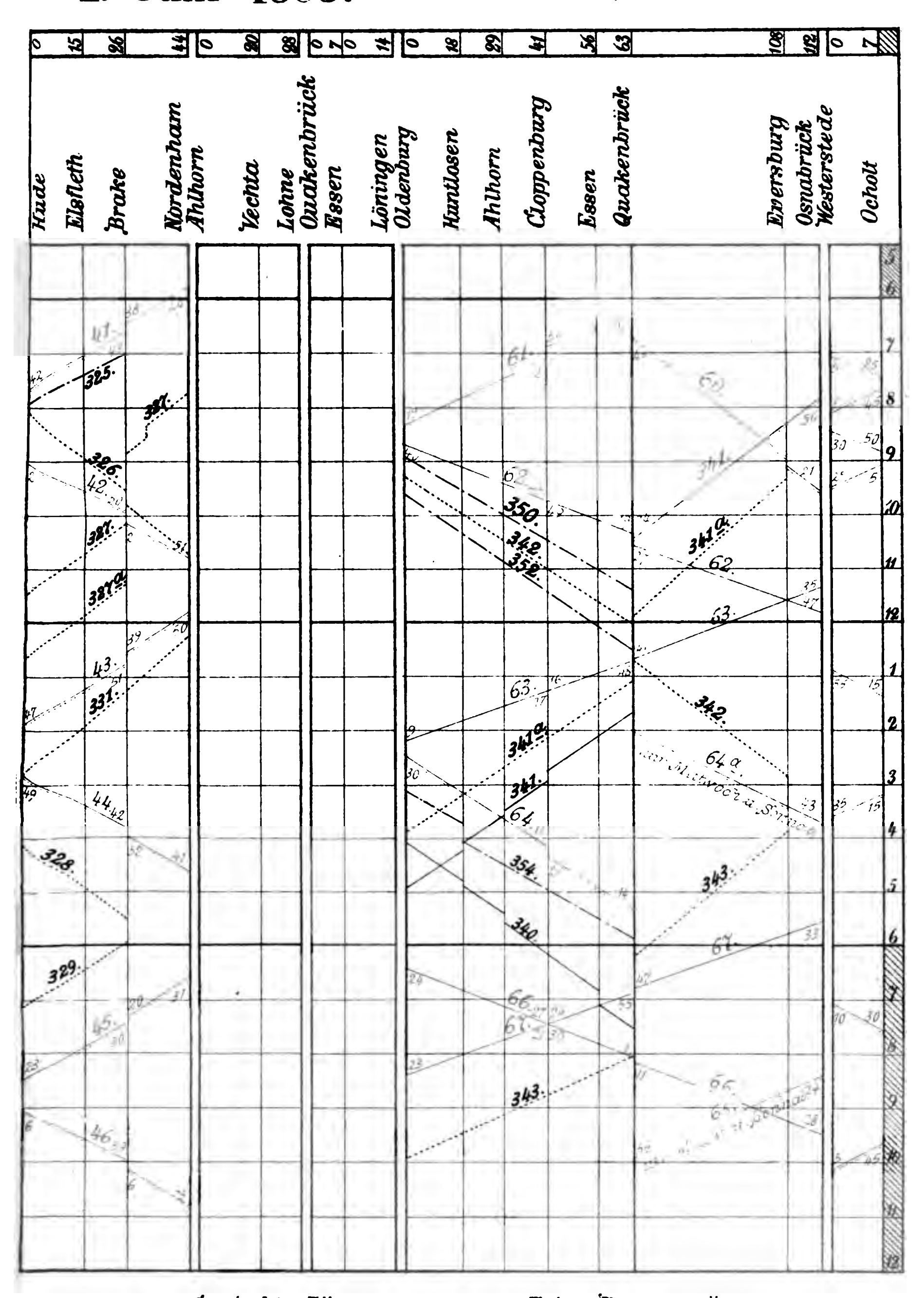
———— Gemischte Züge. — — — — — Extra-Personenzüge.
.... Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



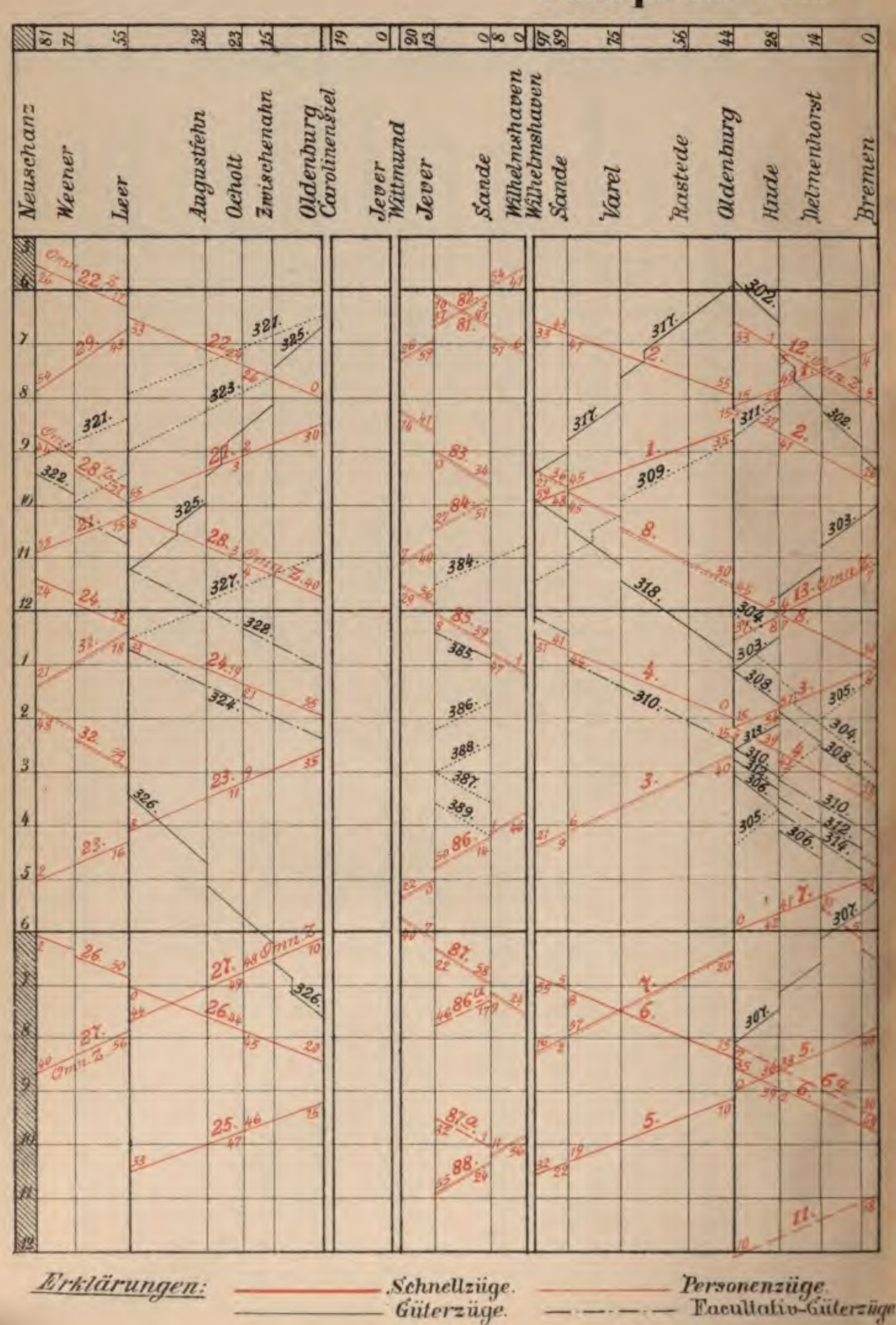
Erklärungen: ———— Schnellzüge. ———— Güterzüge. - - - - Personenzüge. —·—·— Facultativ-Güterzüge

1. Juni 1883.



Gemischte Züge. Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



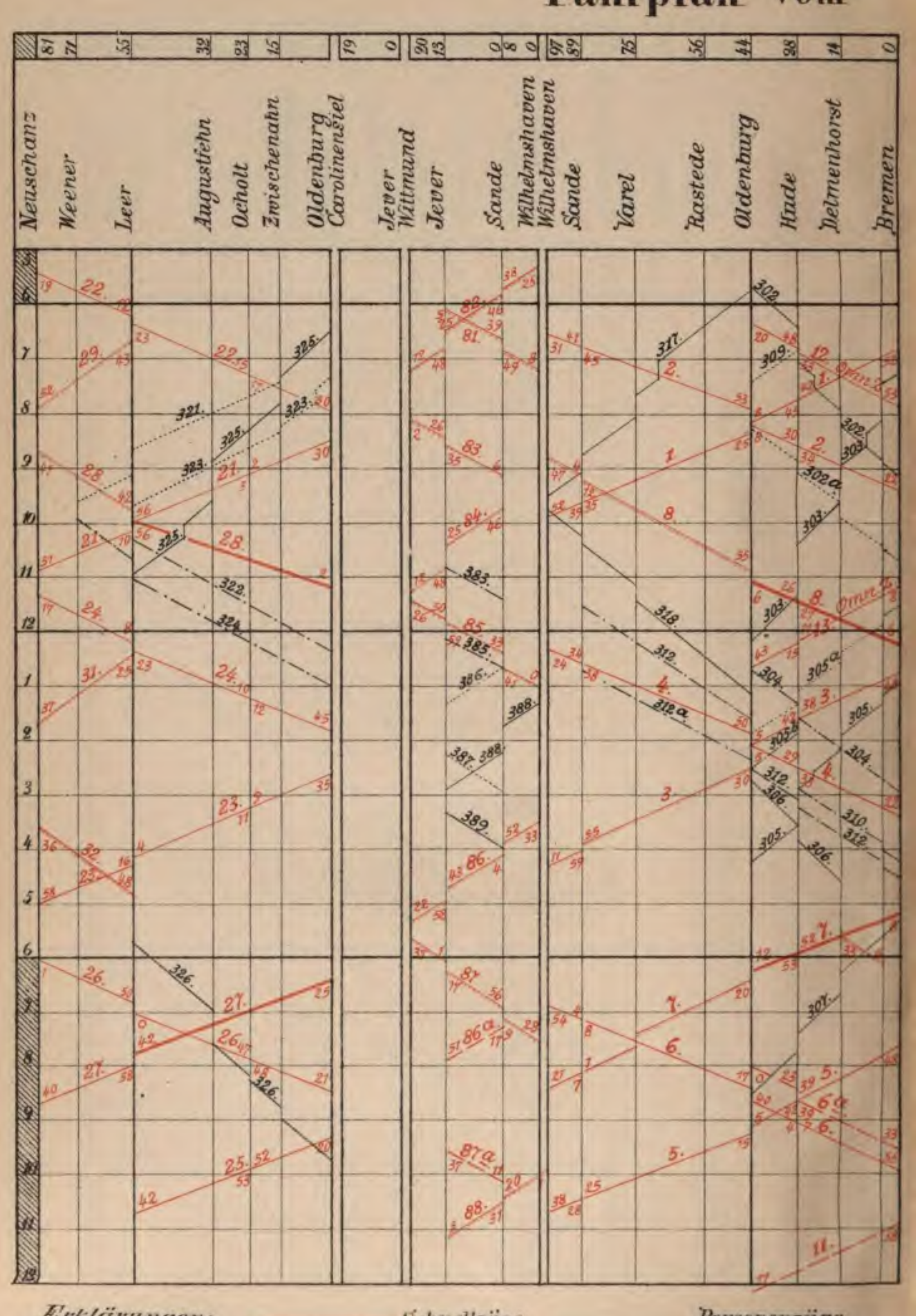
Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüge

20. Mai 1884.

15	26	44	0	20	28	0	7	0	14	0	18	29	41	56	63	108	112	0	7
Elsfleth	Brake	Nordenham	Ahlhorn	Vechta	Lohne	Quakenbrück	Essen	Löningen	Oldenburg	Huntlosen	Ahlhorn	Cloppenburg	Essen	Quakenbrück	Eversburg	Osnabrück	Westerstede	Ocholt	

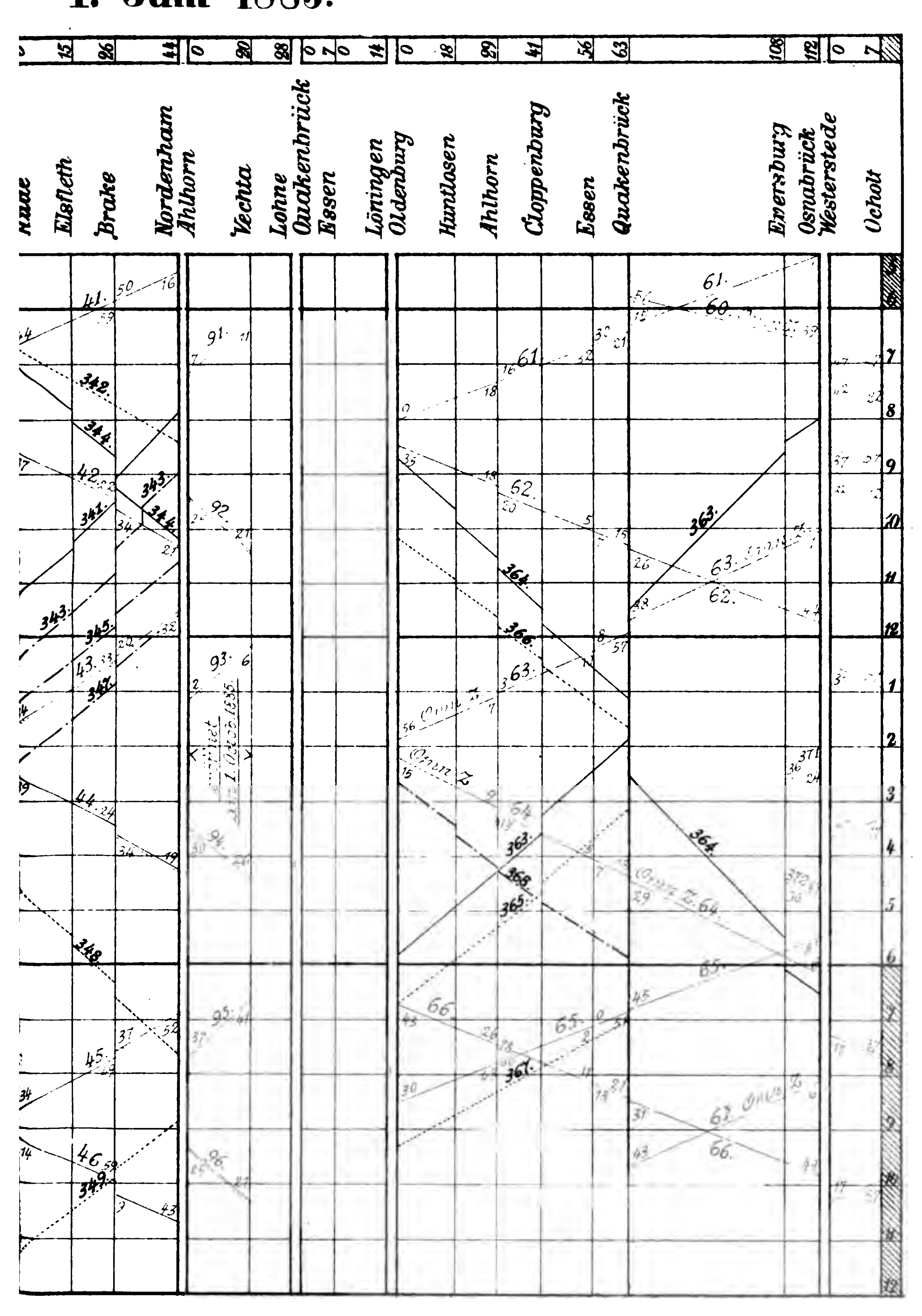
Gemischte Züge. ——— Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom



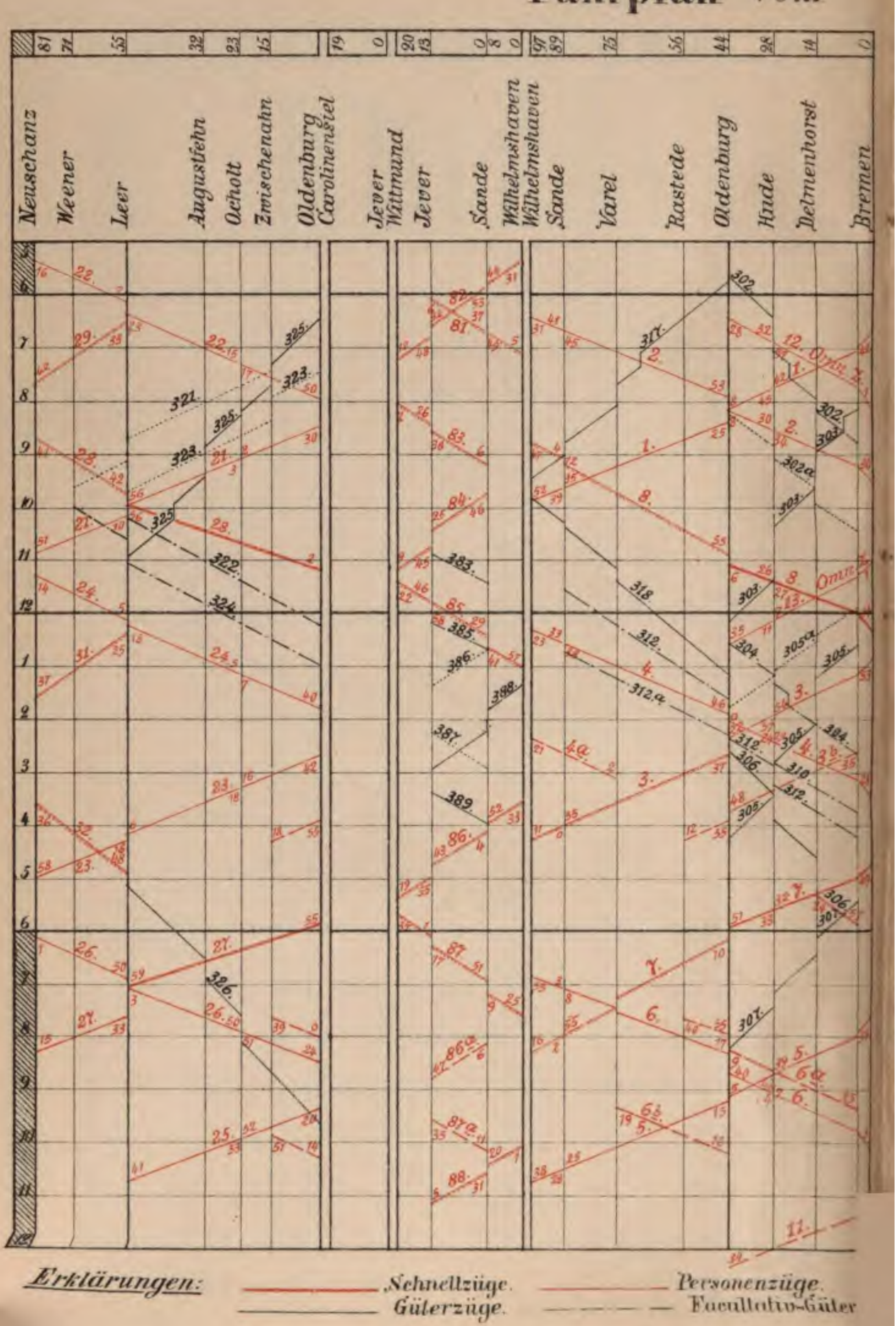
Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüge.

1. Juni 1885.

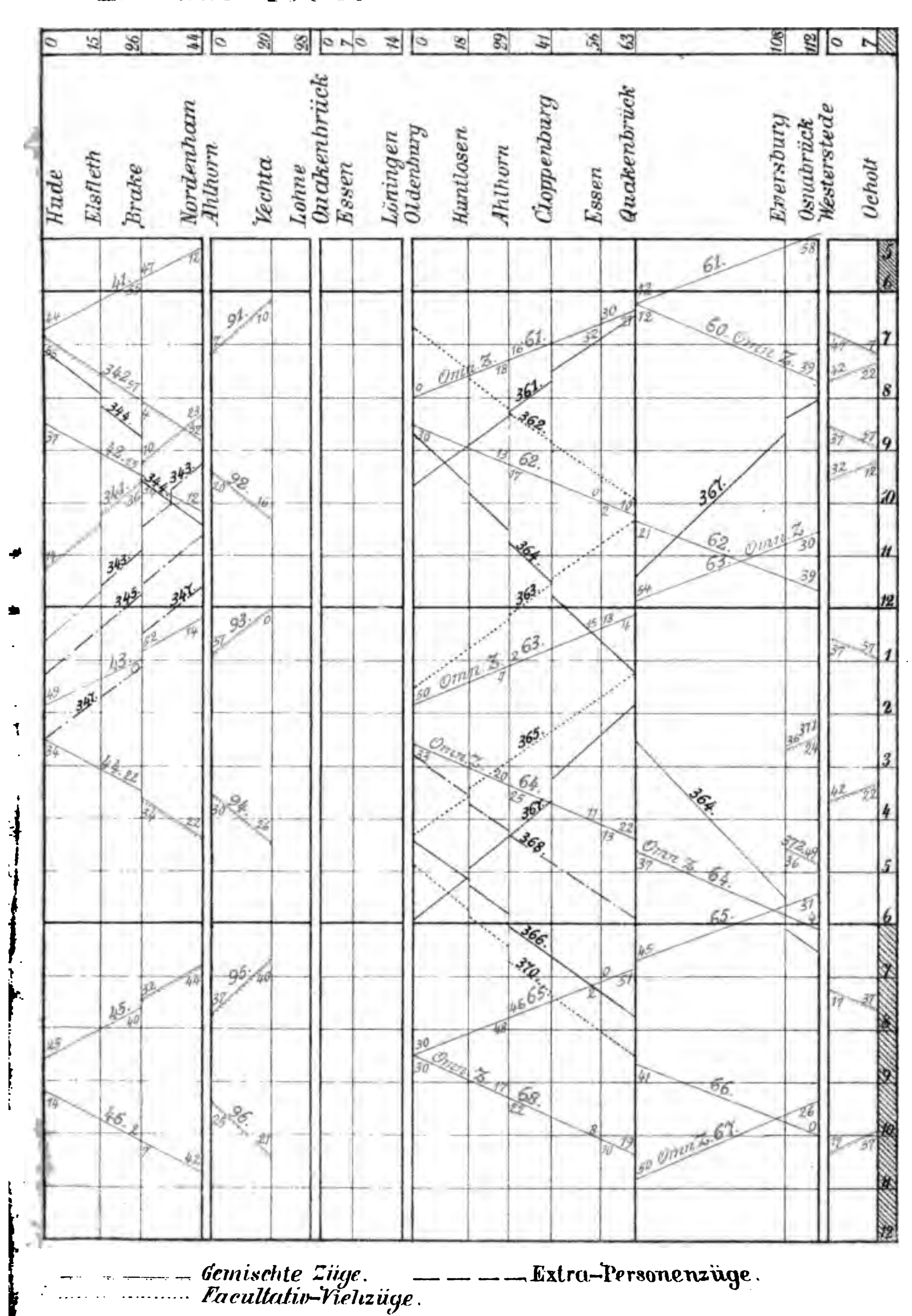


Gemischte Züge. ——— Extra-Personenzüge.
.... Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom

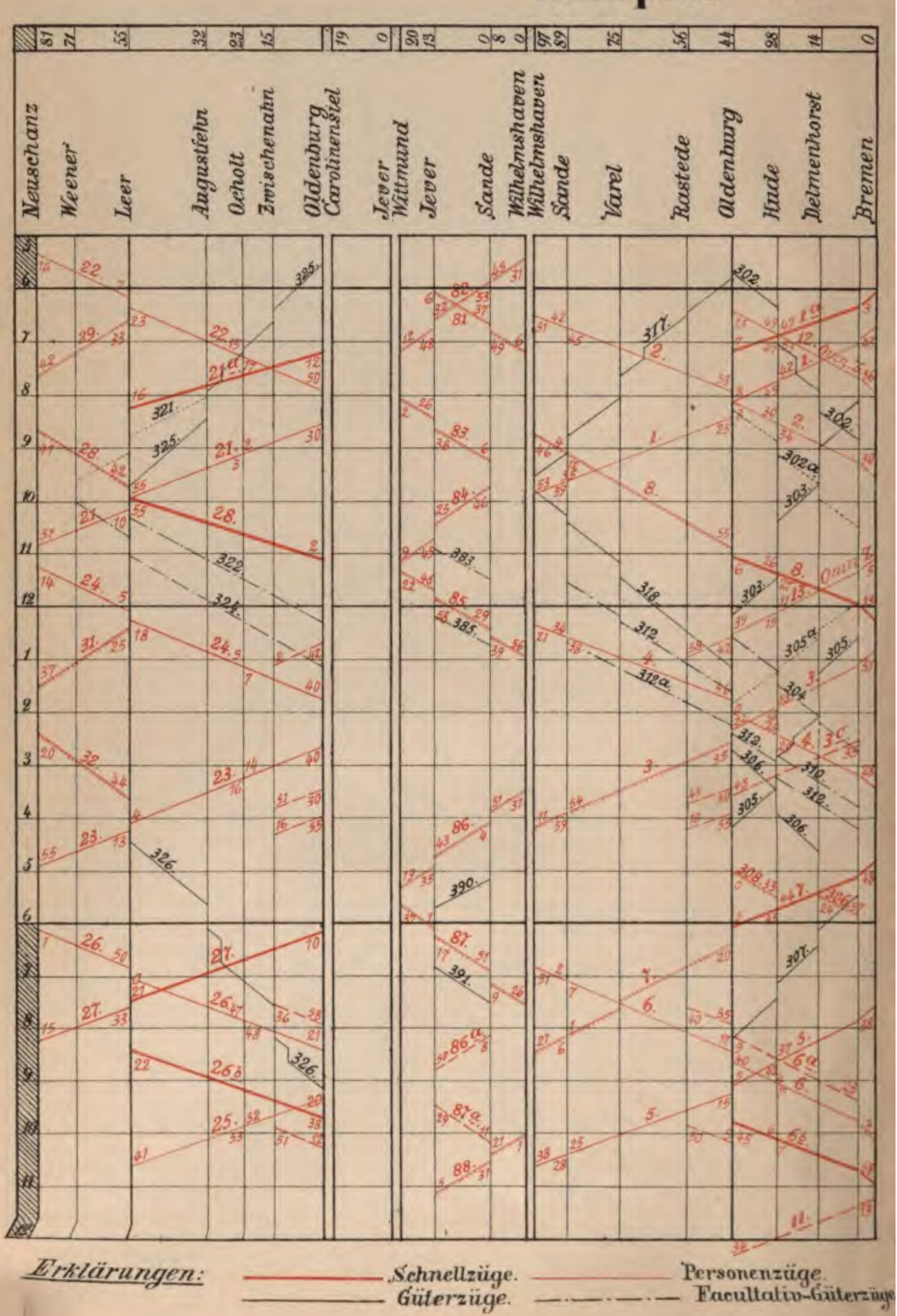


1. Juni 1886.

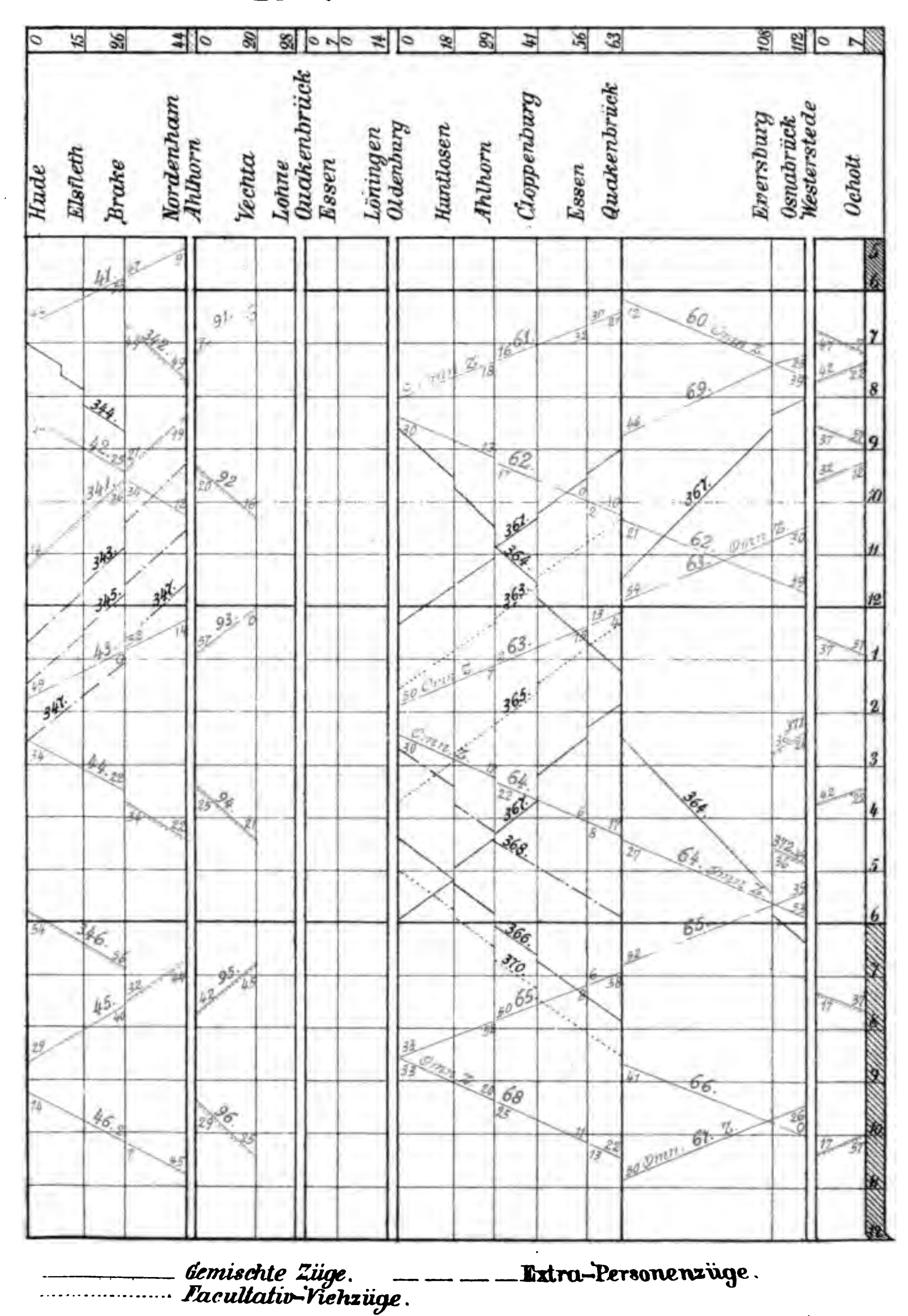


— · — · — Gemischte Züge. — — — — Extra-Personenzüge.
·········· Facultativ-Viehzüge.

Fahrplan vom

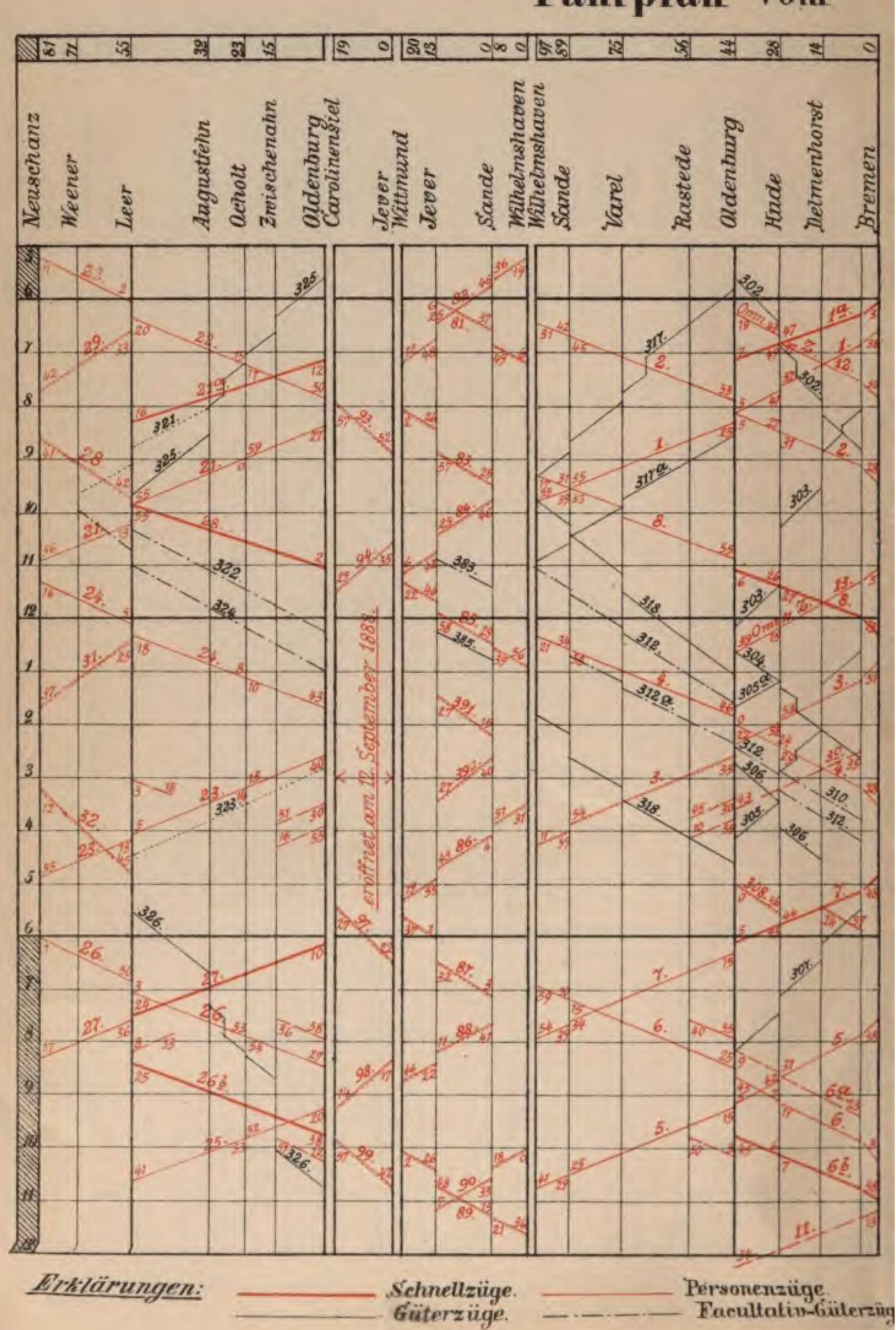


1. Juni 1887.



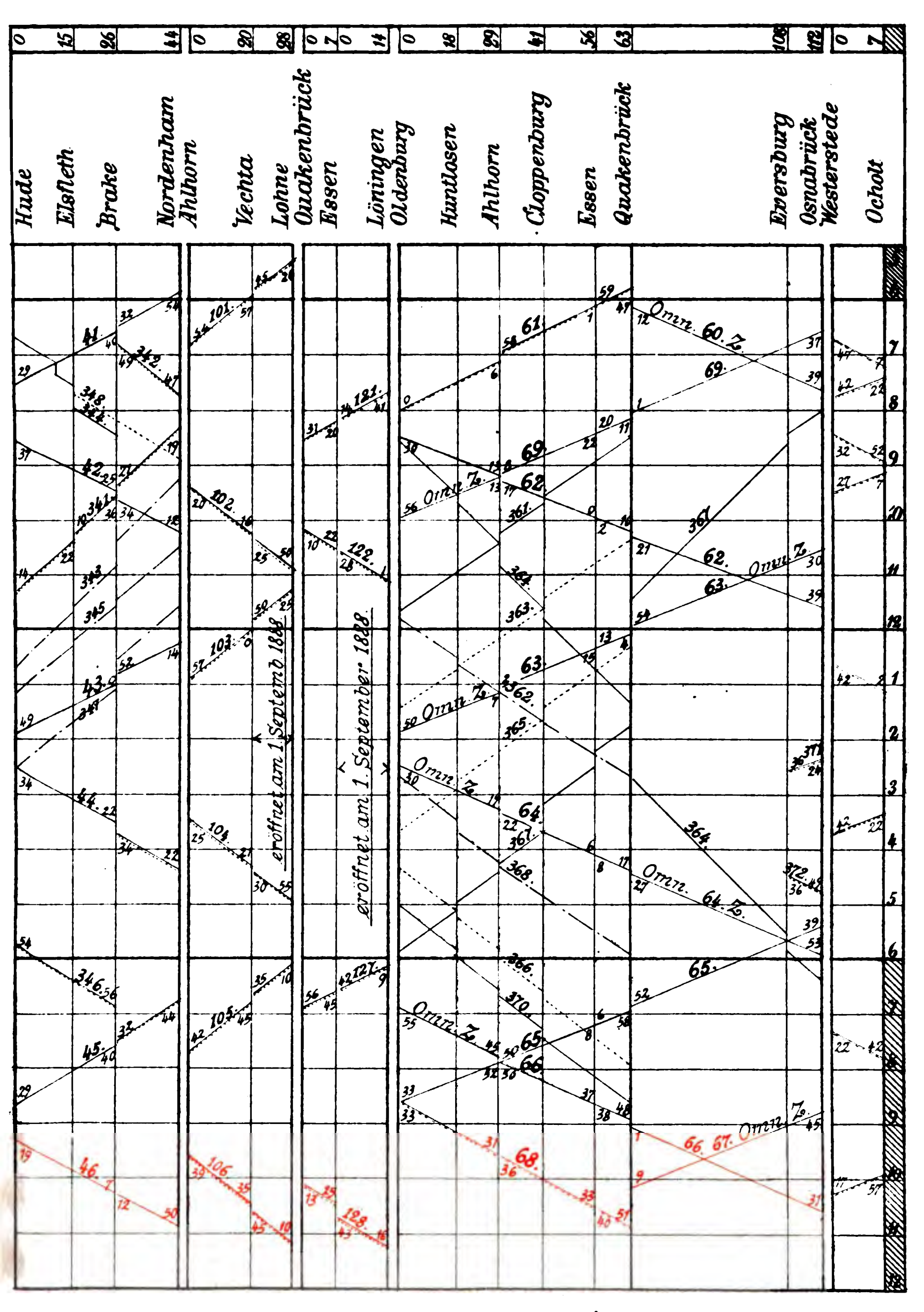
———— *Gemischte Züge.* — — — — Extra-Personenzüge.
·········· *Facultativ-Viehzüge.*

Fahrplan vom



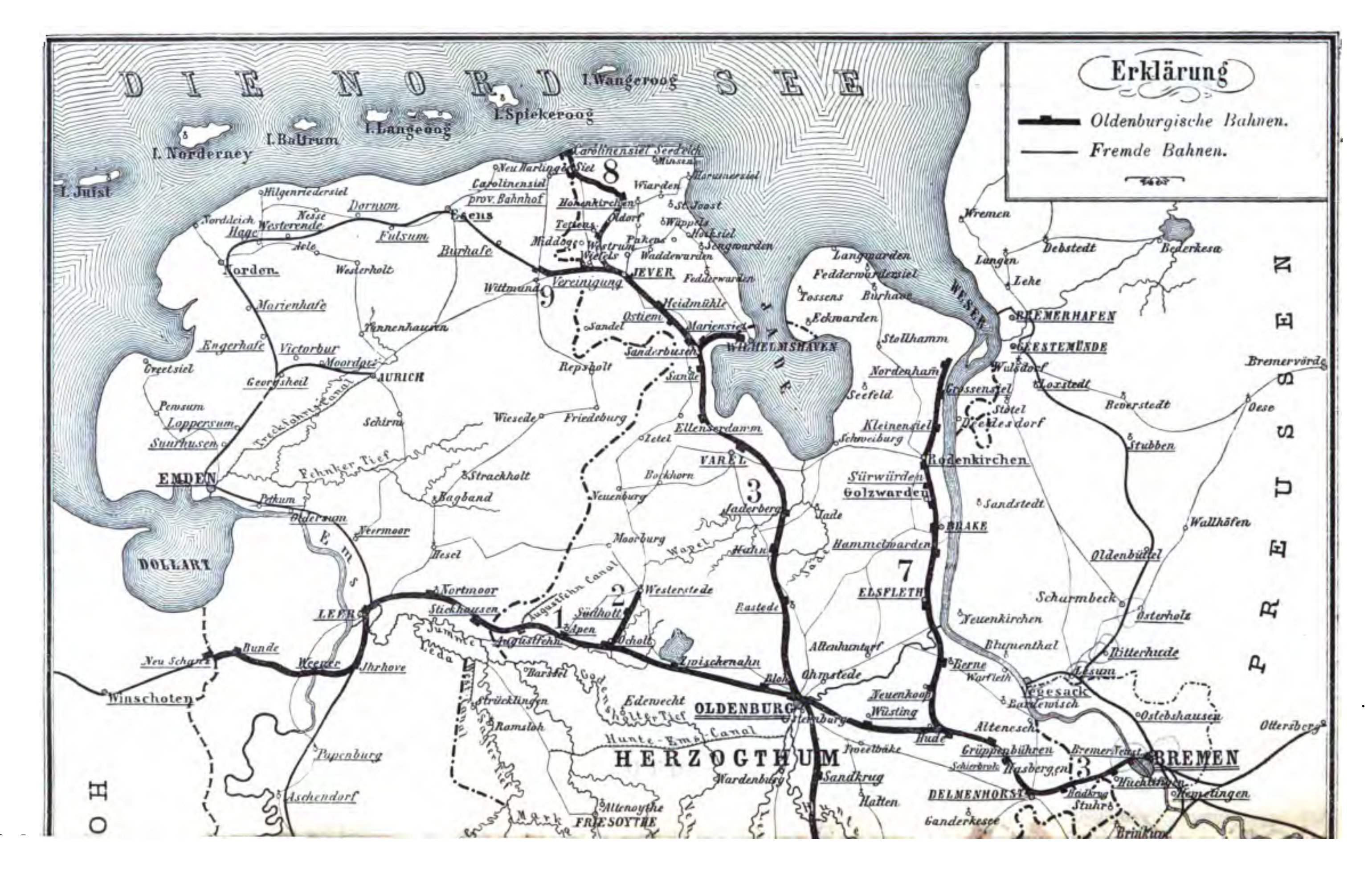
Erklärungen: Schnellzüge. Personenzüge. Güterzüge. Facultativ-Güterzüg

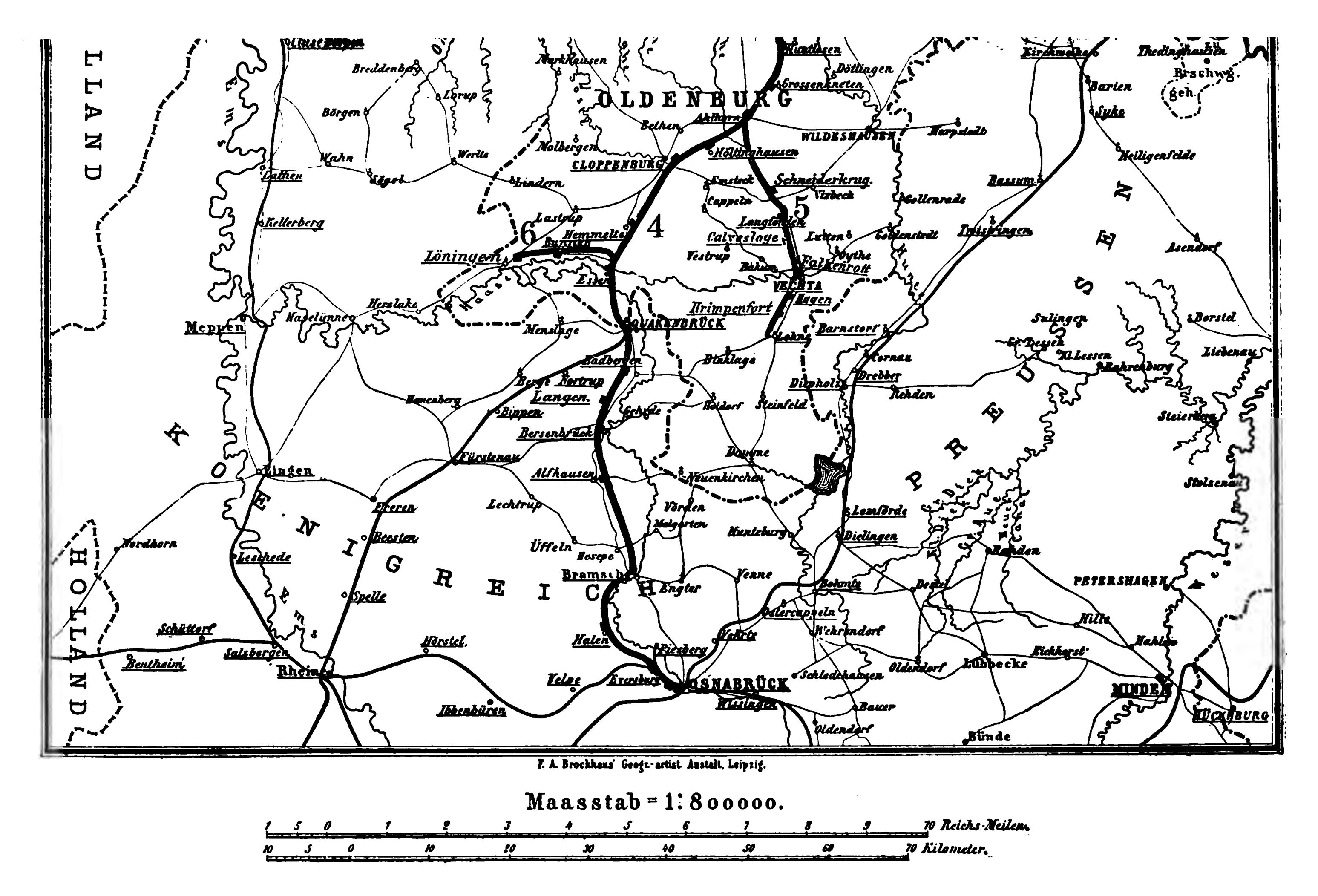
1. Juni 1888.



Gemischte Züge. — — — — Extra-Personenzüge.
Facultativ-Viehzüge.

SITUATION DER OLDENBURG'SCHEN EISENBAHNEN.




OLDENBURG
KOENIGREICH
PREUSSEN
HOLLAND
LLAND
Ems
Hase
Hunte
Weser
4
5
6
Meppen
Lingen
Rheine
Bentheim
Schüttorf
Salzbergen
Nordhorn
Lathen
Kellerberg
Wahn
Börgen
Breddenberg
Lorup
Werlte
Sögel
Haselünne
Herslake
Löningen
Lindern
Lastrup
Hemmelte
Essen
Molbergen
CLOPPENBURG
Bethen
Ahlhorn
Höltinghausen
Emstek
Cappeln
Schneiderkrug
Visbeck
Langförden
Calveslage
Vestrup
Bakum
VECHTA
Lutten
Oythe
Falkenrott
Hagen
Trimpenfort
QUAKENBRÜCK
Menslage
Badbergen
Nortrup
Berge
Langen
Bippen
Fürstenau
Bersenbrück
Alfhausen
Gehrde
Holdorf
Steinfeld
Dinklage
Lohne
Barnstorf
Diepholz
Drebber
Cornau
Rehden
Damme
Neuenkirchen
Vörden
Malgarten
Hunteburg
Lemförde
Diellingen
Bohmte
Ostercappeln
Wehrendorf
Venne
Engter
Bramsche
Hesepe
Üffeln
Lechtrup
Freren
Beesten
Spelle
Lengerich
Hörstel
Ibbenbüren
Velpe
Halen
Eversburg
Pieseberg
Wallenhorst
OSNABRÜCK
Wissingen
Schledehausen
Bauer
Oldendorf
Lübbecke
Bünde
Eickhorst
MINDEN
BÜCKEBURG
Hille
Petershagen
Rahden
Stolzenau
Liebenau
Sulingen
Borstel
Asendorf
Twistringen
Bassum
Syke
Barrien
Heiligenfelde
Kirchweyhe
Brschwg. geh.
Goldenstedt
Colnrade
Harpstedt
WILDESHAUSEN
Dötlingen
Grossenkneten
Huntlosen
F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.
Maasstab = 1: 800000.
1 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Reichs-Meilen.
10 5 0 10 20 30 40 50 60 70 Kilometer.

